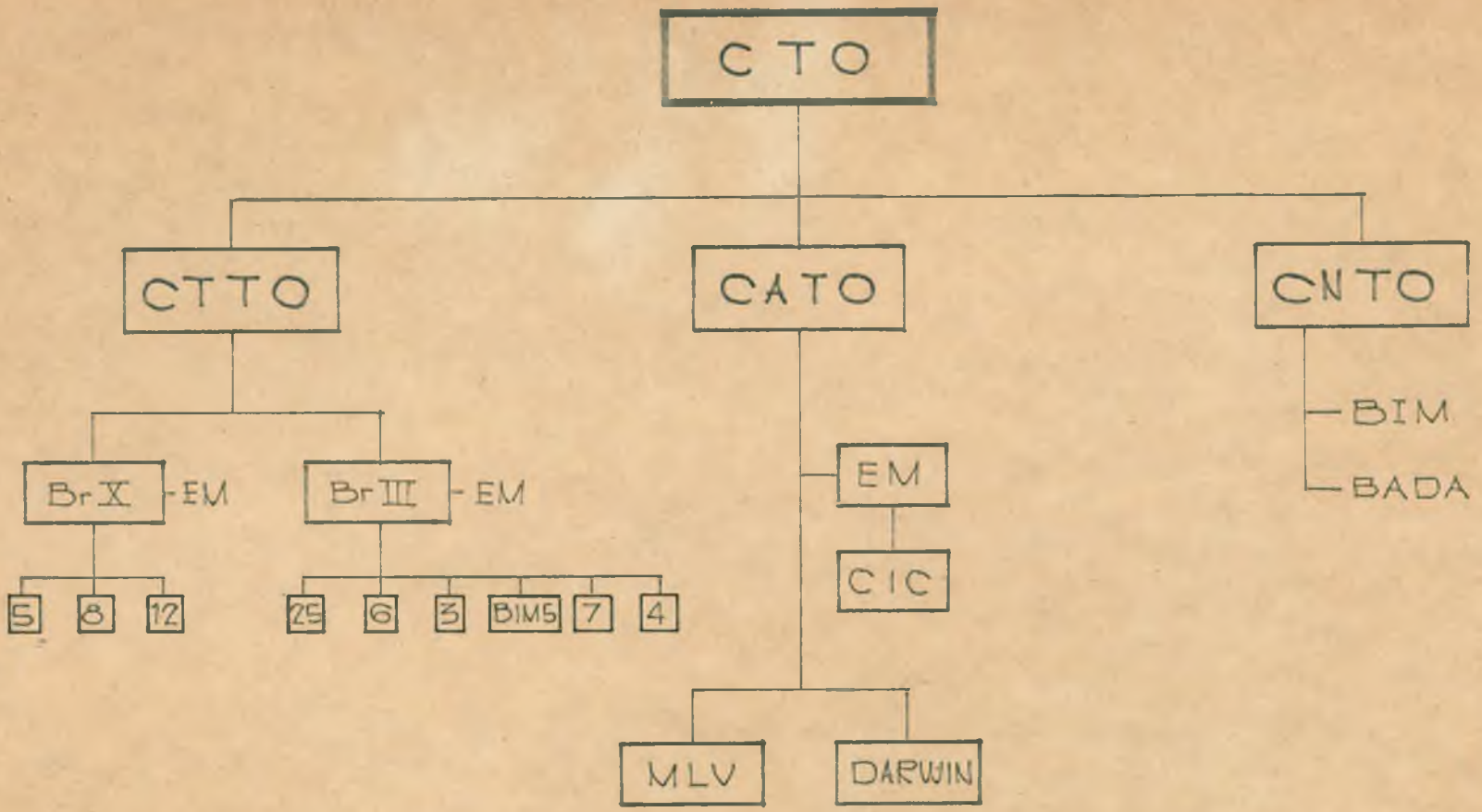
C8/4
C1/8A

ORGANIZACION DEL TO

ORGANIZACIÓN DEL TO



C1/8A

C1/80

APRECIACION DE LA FA

C1/8E

SECRETO

APRECIACION DE LA FUERZA AEREA

I - SITUACION

Medios de combate

1. Los medios de combate de Fuerza Aérea Aérea tienen en el TO Malvinas una poderosa restricción por la reducida longitud de la pista del AD Malvinas, que obligaría a la operación de los medios mas significativos desde el continente.

2. En las isla solo resulta posible la operación del sistema de armas IA-58 para su empleo en tareas de apoyo de fuego cercano. No obstante debe señalarse que como consecuencia de la vulnerabilidad de la pista del AD Malvinas es necesario asegurar la operación desde otras pistas de la isla.

3. La vulnerabilidad de la pista esta dada por la posibilidad de ser destruída por el fuego naval (misiles y/o cañones) sin necesidad de empeñar medios aéreos sobre el aeródromo, con el consiguiente riesgo que representa la Artillería Antiaérea, único medio factible de emplear para la defensa aérea.

4. Lo expuesto obliga al reconocimiento de las actuales pistas posibles de operación y a su inmediato mejoramiento.

5. La operación desde el continente es factible con los sistemas de armas Mk-62 y con limitaciones por los sistemas de armas A-4C y A-4B.

6. La limitación de tales medios esta dada por un radio de acción máximo de aproximadamente 400 NM con armamento reducido (cañones y TRES -3- bombas de 250 Lbs). La mayor carga de armamento obligaría a penalizar la operación con reabastecimiento en vuelo en todas las salidas de que se efectúen.

7. No obstante la posibilidad de operar en la zona con los medios significativos señalados (Mk-62, A-4C y A-4B), debe tenerse presente que tales sistemas de armas solo disponen de armamento convencional, sin misiles para el lanzamiento a distancia.

Transporte aéreo

8. La pista del AD Malvinas es apta para la operación del material aéreo de transporte, limitada al empleo de aviones F-27, F-28 y C-130. La destrucción de la pista, limitaría el transporte a la entrega exclusiva por lanzamiento y por extracción.

Exploración y reconocimiento

9. Las tareas de exploración y reconocimiento pueden ser cubiertas hasta un radio aproximado de 600 NM con centro en Malvinas, operando desde el continente. No obstante, la reducida disponibilidad de medios para tales fines, hace que la cobertura no pueda ser total, lo que obligaría a conocer la posible ruta de penetración para focalizar la actividad de exploración y reconocimiento sobre tal zona.

10. Además cabe señalar que los medios de Fuerza Aérea no cuentan con elementos para la detección de submarinos.

Defensa aérea

11. Las posibilidades de defensa aérea deben ser consideradas prácticamente nulas a los fines de ~~ejecutar~~ enfrentar una ofensiva aérea de significación. Ello se debe a que:

1°) No hay limitación para la detección e identificación radar del incursor, con los medios ya instalados en el AD Malvinas.

2°) No se contará con medios para la interceptación y posterior destrucción del incursor, en virtud de la limitación del AD Malvinas para la operación del material de combate.

3°) No hay limitación para la defensa con artillería antiaérea.

12. De lo expuesto se desprende que para la defensa contra la incursión aérea, solo se contaría con la alarma temprana que posibilite la defensa pasiva y activa con artillería antiaérea, no siendo posible pensar en la posibilidad de interceptar al enemigo en su aproximación, por no disponer del

elemento efectivo en la zona que posibilite la interceptación en tiempo.

II - MISION

13. Se asigna al Componente Aérea la siguiente misión:

"Proveer a la defensa aérea directa e indirecta posible, ejecutar operaciones de interdicción y de apoyo de fuego cercano a partir del día "D", y tareas de exploración y reconocimiento, transporte aéreo y búsqueda y rescate a partir de la fecha de formulación del requerimiento, a fin de contribuir al logro de la defensa efectiva del territorio insular reconquistado".

Concepto de la operación

14. Considerando que la pista del AD Malvinas será un objetivo prioritario del enemigo se reducirá al máximo la operación desde ese AD, para lo cual se alistarán la máxima cantidad de aeródromos para la operación del material de combate.

15. Para el material de transporte, obligado a operar desde dicha pista, se restringirán al máximo los tiempos de permanencia en la misma, con el objeto de substraerlos a los efectos de un posible ataque.

16. La pista del AD Malvinas será fuertemente defendida con medios de artillería antiaérea, con el objeto de lograr la máxima destrucción de aviones enemigos en los ataques que ejecuten, previendo que esa será una forma efectiva de contribuir al logro de la superioridad aérea.

17. Durante la fase preparatoria se cumplirán tareas de exploración y reconocimiento marítimo, el reconocimiento de los posibles aeródromos de operación y su mejoramiento y alistamiento para la operación del material IA-58 y la consecuente implementación de las Bases Aéreas. Se ejecutará el transporte aéreo que se requiera y el alistamiento de la BAM GAL, SJU, SCZ y CRV para la operación del material Mk-62, A-4C y A-4B. Asimismo se preverá la operación de los sistemas de armas M-V y M-III desde GAL y CRV para tareas de defensa aérea y eventuales tareas de ataque a la flota enemiga, sujeto a las limitaciones de radio de acción.

18. Se preverá y asignará UN (1) ECA para la unidad de ejército desplegada en Bahía FOX, Ganso Verde, Malvinas y otro para la reserva.

19. Dudante la fase preparatoria se coordinará con las fuerzas terrestres las necesidades de transporte aéreo y se implementarán los órganos para la acción conjunta.

20. Durante la fase ejecución se cumplimentarán las tareas emergentes de la misión asignada.

III - EJECUCION

Criterios

21. La operación se cumplirá teniendo en cuenta los siguientes criterios:

1º) Máximo empleo del medio aéreo desde el continente.

2º) Máxima dispersión del material de combate fuera del AD Malvinas.

3º) Concentrar el esfuerzo de la defensa aérea en el empleo intensivo de la artillería antiaérea, particularmente en el AD Malvinas.

4º) Extender al máximo la exploración marítima.

5º) Prever el empleo intensivo del transporte aéreo con entrega por lanzamiento y por extracción.

C1/8C

INF. SECTOR DE DEF AE EN MLV

C1/85

SECRETO

MEMORANDUM

PARA INFORME DE:

Comandante Aéreo de Defensa
Zona "SUR"

PRODUCIDO POR:

Vcom. Oscar L. ARANDA DURAÑONA
Mayor Hugo MAIORANO
Mayor Alberto KAJIHARA
Mayor Héctor PERGOLINI
1er. Ten. Norberto FABER

ASUNTO: Informe sobre el Sector de Defensa Aérea Malvinas.

I INTRODUCCION

Propósito:

1. El presente Memorándum fue confeccionado por los Jefes y Oficiales del Comando Aéreo de Defensa que tuvieron a su cargo la conducción del Sector de Defensa Malvinas y el único propósito del mismo es transmitir las experiencias vividas durante el conflicto con Gran Bretaña y señalar aquellos errores propios y ajenos que se cometieron en su totalidad por inexperiencia bélica, para que tanto experiencias como errores sean capitalizados como enseñanzas en el futuro desenvolvimiento y accionar de la Fuerza Aérea Argentina.

2. Es de destacar en este informe la ausencia, por razones de servicio, del Jefe del Radar Móvil MLV Mayor D Miguel Angel SILVA.

Estructura:

3. El informe se ha estructurado en SIETE Capítulos que se inician con esta introducción, continúa luego con algunas consideraciones de carácter general, posteriormente con consideraciones de carácter particular de cada agrupamiento orgánico y finaliza con las conclusiones más importantes del tema específico y aquellas otras no directamente vinculadas, pero que se aprecia son un deber transmitir.

II CONSIDERACIONES DE CARACTER GENERAL

4. Con motivo de las operaciones ordenadas por el PEN para recuperar las Islas Malvinas, el Comando de Defensa Aérea ordenó la constitución de un Sector de Defensa Aérea que centralizado en Pto. Argentino se le asignaba una zona de control de 200 MN de radio.

5. Por plan al SD MLV le correspondían las siguientes funciones:

1º) Control de las Operaciones Aéreas de Defensa.

2º) Alarmas de ataques aéreos.

3º) Suministro de información a los CCIICC vecinos.

4º) Control del tránsito aéreo.

5º) Colaborar con las operaciones de B y R.

6º) Desempeño como PDO contra objetivos terrestres o navales.

7º) Apoyo a la navegación aérea.

6. Impuestas por la situación se asumieron, además las siguientes funciones:

1º) Alarma de cañoneo naval.

2º) Alarma de ataques helitransportados.

3º) Observación costera.

4º) Dirección del fuego de artillería costera.

7. Para el cumplimiento de las funciones mencionadas se adoptó la organización descripta en el Anexo ALFA. El Jefe del CIC a su vez Jefe del SD, dependía directamente del A-3 del EM del Componente Aéreo Malvinas.

8. El trabajo del CIC se pueden dividir en dos Fases: una la que correspondió al período anterior al inicio de las operaciones en donde el mayor esfuerzo estuvo centrado en el apoyo del puente aéreo y otro que se extendió durante todas las hostilidades.

9. Con respecto al control del puente aéreo se propusieron al CODASUR, los corredores de Tránsito Aéreo y de Artillería los cuales fueron aprobados y profusamente puestos en práctica. Cabe destacar el valioso aporte del Radar de FA que ofició de CCA.

10. Iniciadas las hostilidades y por ser el SD MLV, un sector atípico por no contar con medio interceptores propios, excepto los vuelos de coberturas provenientes del continente, no hubo prácticamente operaciones aéreas de Defensa y las principales tareas realizadas fueron:

1º) Suministro de alarmas.

2º) Control y guiados vuelos del continente.

3º) Control del tránsito aéreo.

4º) Vigilancia aérea, terrestre y naval.

11. El funcionamiento del CIC, se vió facilitado por la conformación de un comando conjunto. Al estar ubicados los 3 Comandos de Fuerzas en un mismo edificio y al enviar además representantes al CIC, permitió una evaluación rápida y segura de las informaciones.

12. Se contó con un Oficial coordinador por la parte operaciones de Ejército, un Oficial coordinador de Aviación de Ejército y personal de ARA con una especie de MIG para la evaluación de la posible ubicación del portaviones y de enlace con FA.

13. Se contó además con un enlace con el Centro Coordinador de Fuego de AAa. Este centro funcionó en un edificio distinto al del Comando y centralizaba la información para destinarla hacia los distintos elementos propios.

14. Se mantuvo asimismo un enlace permanente con el centro coordinador de fuego de Artillería de campaña.

15. Esta concentración de información que se lograba en el CIC hizo que este organismo reuniera información, no sólo de la parte aérea sino también de superficie lo que permitió lograr una detección e identificación con una relativa oportunidad.

C1/8C

Ventajas obtenidas con la organización elegida:

16. Las ventajas fueron:

1º) Se logró una centralización de la información.

2º) Se trabajó en forma conjunta lográndose una adecuada comprensión de los términos usados por los distintos componentes y de los problemas de cada uno de ellos.

3º) La centralización en todo organismo como emisor único de todo tipo de alarmas (amenazas, aéreas, navales o terrestres).

Inconvenientes de carácter general encontrados:

17. Uno de los principales inconvenientes encontrados fué la tardía organización del Sector de Defensa lo que impidió un conocimiento previo de sus miembros y no haber hecho, aunque más no sea, una apreciación previa de la elección del MMA para la asignación de tareas a cada uno de los componentes.

18. Otro inconveniente fue que no se pudo lograr una adecuada coordinación o control de los vuelos propios por las características propia de la técnica utilizada para las penetraciones, como tampoco se tuvo enlace por VHF.

19. No se tuvo una cobertura adecuada en la zona oeste sobre todo debajo de los 15.000 pies (norte y sur del estrecho de San Carlos) y fué menor en la zona del centro del estrecho de San Carlos. Esta restricción impidió una adecuada vigilancia y control de las operaciones en dicha zona.

20. El hecho de haberse operado con una sola cabina (operativa con el radar, produjo una saturación en el control en situaciones especiales, que quitó agilidad y efectividad al sistema.

21. Aparecieron en pantalla gran cantidad de ecos simulando sobre todo helicópteros y buques que hicieron recargar el trabajo de los operadores, de los ploteadores e indujeron a apreciaciones falsas y estados de alarma desgastadores.

Dificultades en el accionar conjunto:

22. En este aspecto, es conveniente destacar principalmente la falta de mentalidad de trabajo conjunto lo que se tradujo en lo siguiente:

1º) Resistencia inicial a instalar los comandos en el edificio previsto.

2º) Demora en el envío de coordinadores por desconocerse la importancia de los mismos.

3º) Falta de información inicial para realizar identificación de medios aéreos o de superficie detectados por el radar o por la ROA.

4º) Falta de coordinación en la utilización de los medios.

5º) Falta de un lenguaje común.

6º) La ubicación CCAAa lejos del OIC obligó a una duplicación de esfuerzos por cuanto se producían interferencias y recargos en las comunicaciones al estar las mismas "enganchadas" en escucha, en la línea del radar, por llevar una mesa de ploteo similar a la MIG.

7º) Dificultades propias y derivadas de la idiosincracia nuestra, de pretender en muchos casos, por parte de Ejército y Armada, evaluar una amenaza aérea sin estar capacitados para ello lo que traía como consecuencia una demora en la transmisión de las alarmas a los distintos elementos.

8º) Demora en la transmisión de información dentro del componente Ejército lo que impidió una fluída corriente de intercambio de datos. Por ejemplo caso HOWARD o FOX que llegó la información demorada de sobrevuelo de HARRIERS (zona oscura del radar).

Inconvenientes producidos en el despliegue y abastecimiento de los sistemas:

23. Fue realizado en forma compulsiva, prácticamente asignándolos a medida que surgía la necesidad, lo cual fue producto de una planificación inicial que no apreció correctamente la evolución de la situación.

24. Así la ROA, la AAa, los Radares ELTA; arribaron a las islas en forma aisladas y a veces incompleta.

25. Además la toma de posición y el abastecimiento de C/U de ellos estuvodificultada por la carencia de suficientes medios de movilidad. Al respecto es de destacar la progresiva degradación que los mismos fueron sufriendo por deficiencias de mantenimiento, por la acción enemiga, el clima y aún la pérdida de vehículos que se produjo con el buque Río Carcarañá.

26. Es de notar que en general la FAA tuvo muy pocos vehículos para movilidad y abastecimiento y en cuanto a la ROA, se debió compartir el empleo de los helicópteros con las tareas de despliegue a DARWIN, de los medios propios y del EA, por otra parte esta Fuerza contribuyó hacia el final de las operaciones en tareas de abastecimiento de la ROA con sus Bell 212.

27. Resumiendo, la instalación y apoyo a todos los sistemas ubicados en forma alejada al centro poblado y o las Bases, fue dificultosa. En especial el abastecimiento a los PPOOAA, quienes paulatinamente quedaron, ubicados detrás de las líneas enemigas, hecho agravado por la presencia permanente de aviones enemigos.

28. Debe sumarse a esto la incapacidad de los Helicópteros propios para operar nocturno, lo que impidió aprovechar ese momento y situación para ejecutar tareas logísticas. Por contraste la Aviación de Helicópteros Ingleses disponía de todo el tiempo ya sea de día o de noche y el que la situación meteorológica táctica exigía.

29. Además se hace notar que en general los helicópteros tanto de la FAA como de las otras Fuerzas no poseen gancho para carga suspendida. Ella realmente demora y condiciona el abastecimiento y despliegue en situación de guerra; apreciándose que aún las aeronaves mas pequeñas deben poseerlo.

Cambios de emplazamientos:

30. Se demostró que la evolución de la guerra, caracterizada por:los resultados de la acción enemiga (pérdida de propio material) variación de la situación de superficie, propios redespliegues, cambios por parte del ENO en los procedimientos y medios de ataque, acción de sus sistemas y armas sobre nuevos OOMM, y logro de la Sup. Aérea, etc; conformó nuevas situaciones que hizo necesario rediseñar el dispositivo defensivo propio y de las Fuerzas Amigas.

31. Ello trajo aparejado la necesidad de reubicar los medios bajo la acción enemiga, o en condiciones de luz, meteorológicas y de suelos, adversas.

32. Así cuando el ENO disminuyó en su acción contra la Base Aérea MLV, y comenzó a atacar el dispositivo de superficie, aprovechando la orografía y las bajas producidas en la AAa, se tomó la decisión de rediseñar el dispositivo antiaéreo, la ROA, la Red de SAM de infantería, etc. pero fue imposible llevarla a cabo por la carencia de medios idóneos para ello (Helicópteros, vehículos, comunicaciones etc.) produciéndose entonces penetraciones y ataques por corredores fácilmente detectados por el ENO con sus sistemas de guerra electrónica.

III MESA DE INFORMACION GENERAL

33. Para su funcionamiento, la mesa de información general (MIG) contó con los siguientes medios:

1º) Mesa de ploteo.

2º) Teléfono con línea física con:

a) Radar FA.

b) Radar Ejército.

3º) VHF (FM) como alternativa con radar de Ejército.

4º) 3 Ploteadores.

34. Los medios [illegible] precarios, permitieron un adecuado funcionamiento, pero con ciertas limitaciones.

35. La mesa de ploteo, si bien cumplió con su cometido en forma primaria, no permitió una graficación adecuada sobre la misma, en lo que se refiere a los recorridos de los medios aéreos y navales para su adecuada ubicación y seguimiento de su derrota. Este seguimiento permitía establecer sus tácticas de empleo, posibles rutas de aproximación para el ataque, posible ubicación del portaviones.

36. En el aspecto personal es necesario tener en cuenta la degradación que va sufriendo el mismo en su efectividad, en forma paulatina, producto de la tensión, de la continuidad del servicio por tiempo prolongado y de la capacidad de asimilación individual a las contingencias de la guerra.

Sugerencias:

37. En lo que se refiere a la mesa de ploteo es conveniente confeccionarla de Acrílico en una escala 1:250.000/1:500.000 y debe ser colocada en forma vertical. (Anexo BRAVO).

38. Al ser de acrílico, permitirá graficar con un trazo el recorrido de los móviles, para poder determinar en forma aproximada, posibles rutas de aproximación, AADD de operación, técnica de penetración.

39. En el caso de realizarse operaciones aérea cercana propias y por los ataques enemigos para su mejor control y visualización, es necesario trabajar con escala más chicas, lo que implica tener otra MIG con detalles del terreno, (Ej.: para seguir derrotas de helicópteros propios o enemigos, para analizar las aproximaciones bajas de los incursores enemigos etc.), es decir que se contará con dos mesas lo que significa aumento de personal.

40. En el caso de contar con dos radares o radares de defensa terrestre (RAZID) es necesario trabajar con cartas de escala chica y con el transparente de radiales y círculos de distancia desplegables al punto de ubicación del radar colocada previamente.

41. Sería conveniente estudiar la posibilidad de colocar un monitor de TV o elementos similares para transferir la información en forma instantánea al CIC. Esto permitiría que el ploteador de la MIG reciba la información en forma directa para graficarla. En forma simultánea mantendría los auriculares colocados con una extensión que le permita moverse con facilidad.

42. Por otra parte es necesario que de las previsiones de CIC a implementarse (1 por radar si es posible), se preparen cajones de despliegue con todos elementos de la MIG.

42. Los elementos más importantes, son los siguientes:

1º) Acrílico ya marcado con los círculos. Los radiales no es conveniente marcarlos por las variaciones de declinación.

2º) Carta de la zona escala 1:250.000 y 1:500.000.

3º) Regla ploteo.

4º) Computador.

5º) Cuadernos para libro de guerra.

6º) Libros de ploteo (se deben imprimir).

7º) Elementos de escritura para acrílico.

8º) Elementos para borrar sobre acrílico.

C1/8C

9º) Elementos varios de librería (abrochadora, perforador, birómes, goma lápiz, etc.).

10º) Compás de punta seca.

43. Las comunicaciones basadas en líneas físicas permitieron un adecuado enlace, dada la cercanía de los corresponsales. Los inconvenientes que se presentaron fueron los derivados de la puesta fuera de servicio ocasional de los teléfonos y de los cortes de las líneas en forma accidental (vehículos o propia tropa).

44. El radar de ejército al ser bidimensional, no permitía un adecuado ploteo. Por otra parte no poseía personal adecuadamente adiestrado como para dar apoyo a los aviones. Esto producía una limitación muy grande en el control de las operaciones, siendo solucionado el inconveniente enviando gente del radar de FA, al mismo, lo que por supuesto no eliminaba la falta de información de altura.

IV MESA DE INFORMACION DE TRANSITO AEREO

45. La principal función de la Mesa de Información de Tránsito Aéreo fue la de mantener actualizada la situación de vuelos propios. Para ello se contó con CUATRO (4) especialistas en tránsito aéreo que recibían por la red de comando la transferencia de vuelos provenientes del continente y telefónicamente del aeródromo MLV la salida de aviones.

46. En coordinación con el CODASUR, se trazaron corredores de tránsito, antiaéreos y zonas de vuelo prohibido.

47. Antes de la iniciación de las hostilidades el sistema funcionó sin mayores inconvenientes si se tiene en cuenta el tremendo esfuerzo que significó el Puente Aéreo a las Islas.

48. Para la transferencia de vuelos se implantó un plan de vuelo abreviado. Los datos que contenía, eran suficientes como para cubrir las necesidades de la MITA:

1º) INDICATIVO

2º) TIPO DE AERONAVE

3º) NIVEL

4º) VELOCIDAD

5º) PROCEDENCIA Y DESTINO

6º) IFF

49. Con posterioridad a la apertura del fuego, se instaló en la MITA un VHF y desde la misma se realizó el control de Tránsito local en especial el vuelo de helicópteros.

50. En el CIC la MITA estaba instalada al lado de la MIC y se accedía a la central de comunicaciones por una puerta directa.

C1/8C

Ventajas:

51. La disposición elejida y la proximidad a los enlaces con el Radar y Central de comunicaciones, permitió realizar una inmediata correlación de los planes de vuelo e identificar los distintos contactos radar

52. Se produjeron demoras en la transmisión de los planes de vuelo previstos y de los horarios de despegue desde el continente a la isla. Hubo errores en la utilización del IFF y en la autenticación de los corresponsales. Todo esto produjo en varias ocasiones la aparición de ecos no identificados sobre todo en la primera fase de las operaciones cuando el puente aéreo era más intenso y produjo problemas de identificación, debiendo asumirse por el nivel, velocidad, rumbo de aproximación y procedimientos similares a los utilizados por los aviones propios que los ecos desconocidos eran amigos.

Sugerencias:

53. Es necesario tener preparado para despliegue la mesa de trabajo de la MITA, con el tablero para fajas de progresión de vuelo y carta de la zona IFR y VHF en la cantidad adecuada y de acuerdo a los CIC previstos. (Ver Anexo "CHARLIE").

54. Es conveniente, que la mesa de trabajo, cuente con un VHF para hacer escucha en la frecuencia de operación y operar como ACC en el caso de los AADD que no lo posean, pudiéndose llevar en la MITA la progresión del vuelo y coordinar la transferencia y separaciones con el radar y la TWR. Esta concentración permite la eliminación de intermediarios que deben retransmitir información (Ej: ACC) y se tendrá al control de área, dentro del CIC.

55. Es conveniente y de acuerdo a la situación y las características del TO el control de los helicópteros y de los aviones de otra FFAA y por consiguiente la notificación de sus planes de vuelo.

56. Si bien en la doctrina de aerocoperación se determina , que se asignará un nivel por debajo del cual volarán los mismos, esto no es totalmente cierto, por cuanto la presencia de la AAa hará que siempre se deba hacer identificación.

57. Al estar la defensa antiaérea de las fuerzas bajo su propia responsabilidad,el hecho de que cada una provea radares, crea un problema de transferencia de datos e identificación. Esto presenta un problema sobre todo en el caso de Ejército, que no tiene el personal suficiente y además no están capacitados para realizar control del espacio. Por otra parte, la responsabilidad del control del espacio aéreo es de la FAA lo que implica una superposición de tareas y de responsabilidades, que es necesario delimitar y asignar.

V RADAR MOVIL

Medios asignados:

58. La función del Escuadrón se cumplió en un todo ya que se realizaron las siguientes tareas: detección de móviles aéreos y naval, esta última atípica a la función del radar; identificación,

control de la aviación propia y apreciación del movimiento y manio bras del enemigo. Por lo tanto los medios disponibles fueron suficientes para cumplir la tarea asignada. Es de destacar la operatividad del Escuadrón en sus desplazamiento ya que cuando se ordenó su cambio de ubicación se concretó en 48 hs.

59. Los medios fueron:

1º) Antena.

2º) Cabina técnica.

3º) Cabina Operativa.

4º) 3 generadores.

5º) 2 unimog.

6º) 2 cisternas de 1.500 Lts.

7º) Microonda FM-200

8º) Comunicaciones HF-VHF-Grabador.

Ventajas:

60. Las ventajas a destacar son:

1º) Haber llevado la cabina operativa y contar en la misma con tres consolas y operarlas en distintos rangos lo cual posibilitaba una buena discriminación para la detección e identificación de los ecos, disponer en la misma con comunicaciones suficientes (CUATRO VHF) lo que permitía realizar escuhas en cuatro frecuencias simultáneas y tener espacio para tener una pequeña MITA dentro de la cabina.

2º) Haber llevado desde la iniciación (02-ABR-82) del conflicto un vehículo para realizar los desplazamientos del Escuadrón de Radar.

3º) Disponer de una microonda para realizar la comunicación con el CIC y con el radar de Ejército, a pesar de no habérsela utilizado en todas sus gamas de posibilidades debido a las deficiencias que se mencionaran posteriormente en las desventajas y deficiencias en planeamiento.

4º) Otra de las ventajas a mencionar es la de haberse contado con personal con experiencia en despliegue lo que permitió que se operara en un ciento por ciento y en condiciones mínimas para solucionar problemas técnicos y logísticos. El haber tenido contacto periódico con la familia le permitió al personal tener un mejor desempeño en la función del radar y mantener el espiritu y la moral bien alta en todo el transcurso del conflicto.

5º) Disponer con otro radar para la vigilancia en casos de F/S del propio, permite además aumentar el cubrimiento en combate. Lo expresado confirma la necesidad de contar con dos radares en un sector de defensa comprometido y con gran intensidad de aviones.

6º) Haber logrado formar un Escuadrón totalmente autónomo en lo que respecta a logística.

Desventajas y deficiencias:

61. Las deficiencias que se tuvieron se van a dividir por función realizada a los efectos de tener una acabada idea de las mismas:

1º) Detección:

a) Por su emplazamiento los radares tenían limitado su cubrimiento en el sector oeste, debido a la formación del terreno que era montañoso lo cual limitaba al rango y altura de control de la aviación propia y enemiga no así la detección de los móviles enemigos, y barcos detectados a 30 NM y en casos hasta 120 NM.

b) Existía una zona de 6/10 NM alrededor del radar que no permitía visualizar los móviles debido al empastamiento de la pantalla producido por los ecos del terreno, lo que imposibilitaba visualizar el movimiento aéreo enemigo en las cercanias de Pto.Argentino, desconociendose a partir de ese momento sus intenciones.

2º) Identificación:

a) Existía una anarquía en cuanto al uso del IFF/SIF ya que había códigos fijados por el COTLANSUR, otros por la FAS y CODASIR y otras impuestas por iniciativa de las propias Unidades, todo esto ocasionaba una gran confusión que anulaba la posibilidad de la identificación por IFF/SIF, teniendolo que hacer por medio de la autenticación, lo cual tenía sus inconvenientes, debido a los distintos procedimientos aplicados por el COTLANSUR y la FAS, sumado a veces el desconocimiento del empleo por parte de las tripulaciones.

b) Al comienzo del puente aéreo hubo problemas para la identificación por posición o por corredor de entrada por aplicación de procedimientos contradictorios puestos en vigencia en forma simultánea e independiente por los distintos Comandos o Autoridades intervinientes y posteriormente por modificaciones impuestas por la situación a procedimientos ya establecidos.

c) Las ordenes fragmentarias a veces no llegaban, o eran incompletas o posteriores a la visualización en pantalla o al contacto por VHF radar avión.

d) Hubo muchos casos en que la OF no coincidía con lo expresado en dicha orden en lo que refiere a código IFF/SIF indicativo, etc; lo cual creaba, en el operador, confusión en la identificación de la aviación propia.

2º) Operaciones de Control Aerotáctico:

a) El mayor inconveniente en las operaciones fue la no recepción de las OF ó que estas no coincidieran con las misiones reales o que fueran recepcionadas con posterioridad a su realización.

b) Al no contarse con dicha orden sucedía, en la mayoría de los casos, que en frecuencia de radar llamaba un determinado indicativo (avión) solicitando instrucciones. Cuando se consultaba por ello al CIC, este desconocía quien era el que llamaba y cual era su misión, esto impedía que el radar diera las instrucciones solicitadas ocasionando un sin fin de inconvenientes, al crearse dudas tanto al operador de radar como al piloto.

c) Además, debido a que las misiones en su mayoría eran a bajo nivel, se utilizaba un retransmisor y como éste se mantenía demasiado alejado de Malvinas, quedaba fuera de alcance VHF del radar, fue necesario establecer un enlace por HF del CIC al retransmisor para actualizar las posiciones de las PAC. Este medio significaba de 3 a 4' de retraso en el informe que recibían los pilotos.

d) Durante el transcurso del combate el 1 de mayo al radar no se le asignó el blanco al cual se debía interceptar asumiendo dicha responsabilidad el controlador actuante.

e) Debido a lo cambiante de la situación, que obligaba al constante cambio de procedimientos, no existió una definición absoluta de los puntos de transferencia de control, entre el control radar y el control de la TWR MLV

3º) Comunicaciones:

a) Si bien en general cumplió con su cometido, no se tuvo una real comunicación entre radares, no solo por la parte logística sino en la trasferencia de control de la aviación propia que hubiera facilitado la detección e identificación de la misma facilitando el cometido de cada misión o tarea ordenada.

b) La microonda no se utilizó en su totalidad de posibilidades debido ha la inexperiencia tanto técnica como operativa del personal, a pesar de contar con las mismas desde el año 1978, es decir que el personal no recibió un adiestramiento adecuado en lo que atañe a calibración, mantenimiento, reparación y operación por lo que se tuvo que trabajar en un solo canal.

4º) Planeamiento:

a) De acuerdo al planeamiento efectuado para el Escuadrón de Radar Móvil establecía que el alojamiento, racionamiento, seguridad y apoyo logístico en general, sería provisto por la BAM Malvinas, lo que no ocurrió y todo tuvo que ser solucionado por el propio Escuadrón de Radar Móvil, asumiendo funciones ajenas a su responsabilidad y para las que no estaba preparado, incluyendo tareas de inteligencia, y seguridad.

b) En el planeamiento conjunto no se tuvo en cuenta, al determinarse la ubicación de una batería de Otto Melara, que su proximidad al radar y las vibraciones que produjeran sus disparos iban a cortar los conexionados rígidos de las tarjetas y módulos del equipo.

Sugerencias:

62. De la experiencia obtenida desde el punto VYCA es necesario de que se logre unidad de mando en todo lo atinente al control de las armas "contra aire" (aire y superficie-aire), y el control del espacio aéreo en general.

63. Realizar operativos conjuntos con las otras Fuerzas AR para lograr la unidad de mando sujerida anteriormente y obtener la coordinación y complementación de los integrantes de un TTOO.

64. Lograr una buena comunicación entre centros de radar para obtener un efectivo control y transferencia del movimiento aéreo, asignandole frecuencias y códigos a utilizar, lograndosé con ello una buena detección e identificación.

65. Aprovechar las capacidades del equipamiento en lo que respecta a T.Aéreo, adiestrando al personal VYCA para que pueda asumir dicha responsabilidad en ocasiones o momentos como en el conflicto.

66. Desarrollar operativos dentro de la mayor realidad posible es decir con bombardeos y cañoneo para que el personal tenga idea lo que es un combate.

67. Utilización de la microonda en los operativos para lograr una buena comunicación, previo adiestramiento al personal con un curso completo de mantenimiento, reparación y operación.

68. Un intenso adiestramiento de los controladores y pilotos con los distintos tipos de aviones saliendo de las normales interceptaciones de 60º y 90º visto la experiencia MLV ya que las mismas no se pudieron llevar a cabo.

VI-RED DE OBSERVADORES DEL AIRE

69. La red de Observadores del aire estuvo integrado por personal de la Fuerza Aérea y por civiles Radioaficionados Córdobeses, quienes pusieron a disposición el equipamiento personal.

70. En general se diseñó para cubrir el área norte y oeste, sector donde el cubrimiento del radar estaba especialmente penalizado.

71. La conformaban:

1º) 10 PPOOAA, uno de las cuales poseía además un Radar ELTA.

2º) 1 Centro de Filtraje.

3º) 1 Centro receptor de información en el CIC.

Sugerencias:

72. Los aspectos destacables y sugerencias se describen en los párrafos subsiguientes.

73. Vestuario y equipo: Inicialmente fue provisto por el propio personal y reforzado con elementos de la Fuerza Aérea, lo que determinó que llevaran un equipamiento diverso y de gran volúmen a transportar. Además resultó inadecuado para la zona y la época del año. En general cada una de las personas se proveyó de los medios que a su criterio resultaban adecuados, pero esto determinó una conformación de medios dispar y en general ineficaz ya que se desconocía el clima y lugar del emplazamiento.

74. Se sugiere: entonces diseñar y normalizar un tipo de equipamiento y vestuario que sea conforme a la situación que impera en el TO.

75. Carpas: En general se aprecia que no eran las más adecuadas para soportar el clima y el viento imperante en la zona (hasta 150 Km/h) pero además se aprecia que el personal no las instaló correctamente a sotavento y ante los deterioros sufridos hubo necesidad de reinstalarlas, reemplazarlas e instruir al personal en su empleo ante las falencias habidas.

76. Se sugiere: entonces incrementar el adiestramiento del personal que realice tareas de observación en cuanto a supervivencia y además establecer los requerimientos operativos para diseñar y obtener carpas que se adecúen a las zonas de operación.

77. Alimentación: Nuevamente aquí el personal trajo los elementos que compró personalmente, brindándosele el resto en las islas y realizándose el abastecimiento periódico aún durante la guerra. Se menciona en párrafo aparte los problemas de movilidad que tuvo ya sea por disponibilidad de medio o situación; por otra parte el menú estaba compuesto por elementos no adaptables al momento y circunstancia vivida por el personal, ya que se componía de elementos propios para cocinar. No obstante con el avance de las operaciones este problema fue disminuido al llegar las raciones de combate.

78. Todo esto originó un alto flujo de movimientos de helicópteros para instalación y abastecimiento de la ROA, aún en operaciones de guerra.

79. Se hace necesario entonces reestudiar el menú y los medios que se dispongan para la ROA, que se adapten a la situación climática y táctica imperante y minimicen al máximo los movimientos logísticos y de apoyo.

80. Sanidad: A causa del clima, de la inadaptación al medio, del vestuario y equipo, de la situación táctica, etc, se produjeron enfermedades en el personal del tipo gripal, anginas, torceduras, inflamaciones, etc., tanto en el personal civil como militar. Así al segundo día de instalada la ROA, luego de una ola de frío y viento huracanado, por pérdia de calor en el cuerpo, un alto porcentaje de observadores se hallaba afiebrado y enfermo.

81. Nuevamente aquí c/hombre trajo los medicamentos que entendía adecuados con resultados magros.

82. Por otra parte los elementos de primeros auxilios que provee la Fuerza Aérea por doctrina no incluyen elementos para medicarse en este tipo de enfermedades.

83. De manera tal que se hizo necesario realizar vuelos de helicópteros sanitarios para llevar remedios adecuados, que permitieron al personal automedicarse bajo supervisión radial de los médicos.

84. Se sugiere entonces considerar por parte de equipos médicos la conveniencia o nó de diseñar, confeccionar y proveer equipos de primeros auxilios que además de elementos para tratar heridas cortantes, rasgantes, etc. producidas por armamentos y/o esquirlas piedras, caídas, etc., contengan elementos para tratar enfermedades como las enunciadas y otras conforme a la zona de operaciones para que sean provistas al personal que por sus funciones se desempeñen en áreas alejadas (observadores, GOE, comandos, etc.).

85. Cantidad de personal: Decidida la implementación de la ROA, a las islas llegó la dotación justa de personal para cubrir los puestos a ser instalados, no quedando capacidad para efectuar rotaciones reemplazos y/o cubrir nuevas zonas no previstas en primera instancia ello ocasionó que algunos puestos fueran momentáneamente abandonados (Nº 10) y otros definitivamente aún antes de la primera acción enemiga.

86. Se sugiere Entonces preveer y disponer de personal y aún de medios para efectuar los movimientos o instalación de nuevos puestos que permita adaptarse a nuevas situaciones y mantener el sistema en su nivel de rendimiento a medida que se desarrollen las operaciones.

87. Toma de puestos por parte del ENO: Ante esta situación, la ROA se fue degradando en su rendimiento, al quedar claros en el cubrimiento que fueron aprovechados para penetrar y atacar, por lo expuesto en el inciso anterior pero además por la imposibilidad de reinstalarlas, esos claros no fueron cubiertos.

88. Se sugiere entonces mantener personal en reserva como ya fue expuesto, pero además se aconseja mantener puestos de observadores pasivos y móviles que estando en las proximidades, puedan ser activados a voluntad de la Red y cubrir esos claros provocados.

89. Se hace notar la necesidad de mantener capacidad de transporte y abastecimiento durante el combate hacia zonas que estarán comprometidas y/o en territorio enemigo.

90. Líneas de PPOOAA: En Malvinas se estableció una sola línea de puestos de observación, lo que permitía la detección pero no el seguimiento en avance de los aviones enemigos.

91. Se sugiere entonces adoptar como doctrinario el establecer más de una línea de observadores en profundidad para asegurar no solo la detección en tiempo sino también el rumbo y OM hacia el cual se dirije. Esto posibilitaría obtener mejor información y evitar o disminuir las falsas alarmas producto de la inseguridad que hacen al CIC obrar en forma más general y a la vez produce acostumbramiento y descreimiento en las defensas con el consiguiente deterioro en el rendimiento.

92. Preparación del personal y equipamiento: Las exigencias a la cual está expuesto el personal de la ROA varía sustancialmente según la situación que se vive. Así se diferencian sustancialmente entre aquella que se encuentra en la zona de combate y aquella que está en la profundidad de la zona de comunicaciones o del interior propias, misma consideración podría hacerse entre aquellos observadores que sin ser de la ROA, actúen en territorio enemigo.

93. En este contexto debería considerarse, a fin de extraer experiencias, a la ROA de MLV, como actuando en territorio hostil, con una situación en que por el clima, población, amenaza aérea y superficie estan sujeto a exigencias impropias de la preparación que había recibido.

94. Se considera entonces que por ejémplo la ROA que actúe en el caso CHILE, en el límite sur de Santa Cruz (GAL-RIO TURBIO), vivirá situaciones similares debiéndose adaptar a la situación de superficie y tal vez cambiar su emplazamiento en avance o retroceso. Caso enteramente diferente a una que actúe en RYD-CBA-OSA donde dificilmente este sujeto a ello.

95. Se hace necesario entonces diferenciar el perfil del personal y equipamiento necesario en una y otra situación a fin de que sea mantenida la misma eficacia durante todo el transcurso de la guerra.

Comunicaciones:

96. Se realizaron con equipamientos y frecuencias de radioaficionados. Este tipo de material determinaron la necesidad de ubicar los puestos en base a posibilidades de enlace seguro, reduciendo en parte la distancia y el tiempo de alerta.

97. Por otra parte se produjeron casos de interferencias por pobladores, escuchas de tráfico y radiogoniometría de los puestos.

98. Siendo además los equipos alimentados por baterías, se notó un consumo acelerado de la carga, hecho incrementado por el frío y la transmisión a veces injustificada.

99. Cada ROA disponía de baterías de 12 Volts del tipo automotor de gran tamaño y peso y carga lenta.

100. Se sugiere entonces asignar a la ROA equipos de comunicaciones que impidan la escucha, análisis y radiogoniometría, de tamaño reducido y poco consumo.

101. También ver la posibilidad de obtener baterías de carga rápida, alto rendimiento y tamaño reducido.

102. Por otra parte la necesidad de adaptarse al terreno y extender el cubrimiento lo mas alejado posible, determina la necesidad de incursionar en equipamiento HF Y/O retransmisores que aumenten la ganancia.

103. Ubicación de los PPOOAA: Habiendo sido ubicados los observadores, algunos de ellos fueron atacados y tomados por el ENO, otros en cambio soportaron búsqueda y ataque cambiando de posición sin caer prisioneros. Esto determinó, como ya se ha dicho, que se debilitara la detección en sectores y en otros se mantuviera.

104. Ante este hecho se aprecia que se hace necesario adiestrar y concientizar al personal en cuanto a la necesidad de establecer posiciones de cambio, observación y ocultamiento para lograr el mayor tiempo de permanencia y operación posible.

105. Estudios de Cartografía: Algunos PPOOAA, luego de ser rebasados y a veces atacados y perseguidos, quedaron librados a su suerte para intentar el retorno a las propias filas, en un terreno que no dominaban, produciéndose casos de desorientación.

106. Ante ésto se cree conveniente que el personal reciba instrucción en cuanto a la interpretación de cartas y mapas para poder enfrentar situaciones como las descriptas en otras.

107. Utilización de las alturas: En general se intentó colocar a los puestos de observación en las alturas predominantes en el área a cubrir, esto que aparece como correcto por que amplía significativamente la distancia de visualización, a veces, queda condicionado por la meteorología (techo de nubes, precipitaciones y vientos). Es así que se debió soportar vientos huracanados, nevadas y nieblas que impidieron u obstaculizaron la obtención de información.

108. Por lo expuesto se aprecia que en determinadas circunstancias (orografía y clima) el puesto deberá ser ubicado en valles o laderas aunque ello aumente la cantidadade PPOOAA, conforme a la reducción de áreas de cubrimiento que resulte de esta modalidad de empleo.

109. Detectores especiales: Durante las operaciones de guerra se detectó vuelos de helicóteros y aviones en horas nocturnas y con meteorología adversa, no advertidos por la ROA.

110. Ante estos hechos se aprecia como conveniente dotar a los PPOOAA de detectores acústicos e infrarrojos que amplíen la capacidad de obtención de información en esas condiciones.

111. Personal Civil Vs Personal Militar: Cada POA estaba constituído inicialmente por 2 civiles voluntarios y 1 soldado. Con motivo del clima, del tiempo de permanencia apostado y de las acciones enemigas, se produjeron pedidos de relevo, ante ello y dado su carácter de voluntarios, se procedió a relevarlos por personal militar, reconociendo como justas las causas invocadas y el valor y patriotismo demostrado.

112. Este movimiento de personal obligó a extraer personal militar, no previsto, de los sistemas de armas, debilitándolos.

113. Se sugiere Entonces estudiar y definir, con qué personal implementar una ROA en una zona de combate donde se lucha por la posesión del terreno, si civiles o militares. Se aprecia que al menos debería tenerse una dotación de personal militar subalterno apto y equipado para cumplir dicha tarea, dado el carácter de voluntariedad que reviste el aporte de civiles en la ROA.

114. ROA en el mar: En MLV, al igual que en GAL, SCZ,SJU,CRV, TRE,etc, se da el caso que los aeródromos están en la costa lo que por ahora permite establecer una Red de Observadores que cubre parte de los 360º. Esta situación establece la imposibilidad de brindar información ante aeronaves que aproximen volando muy bajo o bordeando la costa acantilada.

115. Este hecho revestiría carácter de catastrófico si el ENO aproximara a los AADD antes mencionados sin ser detectados por el mar dado que no permitiría disponer de los sistemas se AAa en tiempo. Ej:

1º) Roland: Necesita 5' para estar disponible desde que se ordene.

2º) Skyguard: 35 mm: necesita 30' para estar disponible desde que se ordene si está frío y 5' si está caliente.

3º) 20mmRheinmetal: necesita 3' para estar disponible desde que se ordene si está frio.

116. Se recuerda que ante la disponibilidad de un RWS por parte del ENO, podrá ejecutar el ataque que juzgue conveniente según el sistema de AAa que se halle operable.

117. Durante la guerra en MLV, a pesar de tener el Radar de vigilancia en una cota de 100 mts. aproximadamente hubo incursiones desde el mar (Radial 080º), detectadas a 22 MN a pesar de lo imprevisto, se pudo alistar algunas armas ello se debió a:

1º) El incursor retardó su ataque tratando de hacerlo detrás de los montes.

2º) Había armas de AAa en turno de alarma listas para abrir fuego.

118. Se considera a esta experiencia válida solo en parte pues se desconoce la altura real de vuelos de los HARRIER en la detección, el hecho de aproximar bien desde el mar, y la cota de instalación del radar.

119. ¿ Que ocurriría ante una penetración hacia Gallegos aprovechando la marea baja y la costa alta?. Probablemente no hubiera detección oportuna.

120. Antes estos hechos se sugiere diseñar un sistema de detección que contemple estas posibilidades, basado en la acústica en buques o barcazas instaladas convenientemente y en radares tipo ELTA o similares de cubrimiento costero para lograr la detección oportuna.

121. Se recuerda además que cuando el radar de vigilancia y control aéreo queda F/S, ya sea por fallas o por la acción enemiga. Sólo queda la ROA y los radares de alerta temprana. Se cree que,en tal concepto,se debe diseñar el dispositivo, considerando la amenaza desde el mar.

122. Radar ELTA en la ROA: En el puesto Nº 9 y posteriormente en el Nº 1, se instaló un radar ELTA para alarma temprana de la AAa en caso de vuelos bajos por el norte.

123. Sobre esta experiencia puede decirse lo siguiente:

1º) Al comienzo se contó con personal mal preparado para la tarea, luego del traslado y a consecuencia del deterioro del asignado al AD MLV este aspecto fue solucionado.

2º) Se generó una corriente especial de abastecimiento (comestibles, combustibles, baterías, generador, etc. para mantenerlo operando).

3º) El consumo de la carga de la batería, a causa del clima y aún del viento es muy elevada.

4º) Con demasiada frecuencia, el viento de la zona impidió su utilización.

5º) Fue objeto de ataques con bombas y cañones sin consecuencias.

6º) Se le efectuó una prolongación a la línea de cables que unía la PPI con el conjunto de antena a fin de alejar al operador de la antena de radar y además permitirle operar desde un refugio seguro.

7º) En general no satisfizo en la detección de aeronaves, sin poderse determinar las causas.

124. Se aprecia que este criterio de utilización en casos determinados esscorrecto, aunque deberán juzgarse y solucionarse los problemas enunciados de personal y abastecimiento.

125. Se sugiere experimentar en operativos este dispositivo para extraer conclusiones.

126. Asignación de SAM 7 a la ROA: Habiéndose detectado la aproximación de HARRIERS en vuelo bajo para efectuar lanzamiento en tiro LABS, en proximidades de los PPOOAA 1 y 2, se asignó personal especialista y un SAM 7 al POA Nº 1, dado su proximidad a la base.

127. Comodmedio de comunicación y alarma, se empleó la red de la ROA.

128. Se logró el derribo de una aeronave luego de haber realizado un ataque, durante el escape.

129. Se aprecia que este criterio demostró su validéz no en cuanto a unir la ROA con la AAa, que es un hecho fortuito del teatro, sino en la conveniencia de cubrir con misiles de infantería las avenidas de aproximación y ataque del ENO, de manera de negarle todo tipo de procedimiento.

130. Interferencias en las comunicaciones: Dentro del CIC, y por proximidad con transmisores de la Fuerza y de otras, se produjeron inconvenientes en las comunicaciones con el Centro de Filtraje.

131. Se sugiere: considerar este aspecto en acciones futuras.

132. Centro de Filtraje: Fué instalado fuera del CIC, con equipos y antenas adecuadas, aprovechando las alturas para incrementar la ganancia.

133. No solo se integró la ROA, sino que también participó de la Red de Coordinación de Fuego del Ejército y la Red de alarma de SAM 7.

134. Todo ello sumado a la carencia de personal en número no suficiente (solo 3 hombres) y a la falta de relevos, determinó que el mismo finalizara virtualmente agotado.

135. La implementación del C.F. alejado del CIC, tuvo la ventaja de no obstruir ni dificultar el trabajo del mismo.

136. Se sugiere: mantener tal criterio y además dotarlo de la dotación de personal acorde a las necesidades y las exigencias de la guerra.

137. Se recuerda que el C.F. no sólo es un órgano operativo sino también administrativo y de conducción que recibe y vive pluralmente las peripecias de los hombres sujetos a acciones de guerra a la distancia.

138. Relevos de personal: al igual que el resto de los combatientes, se apreció que debe ser reemplazado cuando la voluntad de lucha comienza a decaer. En Malvinas se cree que en las operaciones el personal como máximo puede permanecer 10/12 días, luego se generan reacciones producto de la fatiga y la tensión.

VII ANALISIS DE LOS MEDIOS ANTIAEREOS

139. La Defensa Antiaérea en la Zona MLV, se organizó en base a los medios antiaéreos de las tres Fuerzas desplegadas a saber:

1º) Fuerza Ejército: (GADA 601).

2º) Armada: (Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina).

3º) Fuerza Aérea: (15 piezas RH cal. 20 mm, 1 Ba. Superfledermaus).

140. A los efectos de la coordinación de los fuegos se creó el COA (Centro de Operaciones Antiaéreas) con dependencia del CIC del Sector Defensa MLV.

141. A su vez,el CIC, mantenía comunicación directa con la Base Aérea Darwin, a los fines de los alertas. La defensa antiaérea en dicha Base, se implementó con 6 Pz RH cal. 20 mm de Fuerza Aérea y una sección Skyguard de la Fuerza Ejército, los medios antiaéreos de esta Base se subordinaron al Jefe de la misma.

142. En el Sector Puerto Argentino, se desplegaron los medios antiaéreos según lo siguiente:

1º) Fuerza Ejército: UBICACION: Sector Ciudad. Material: 7 secciones Skyguard, 1 Lanzador Roland.

2º) Armada: UBICACION:Sector Ciudad. Material: 12 cañones Hispano Suiza cal. 30 mm, 2 Lanzadores TIGER-CAT.

3º) Fuerza Aérea: UBICACION: Aeropuerto. Material: 9 piezas RH cal. 20 mm, 1 Batería Superfledermaus cal. 35 mm, 1 Radar Elta.
La defensa se reforzó con una sección Skyguard y 2 Lanzadores TIGER-CAT, perteneciente a la Fuerza Ejército.

143. En el Anexo "DELTA" se grafica la orgánica de los medios antiaéreos desplegados.

144. Durante el desarrollo de las operaciones, se distribuyeron 20 misiles antiaéreos "SAM 7" y 7 Lanzadores desplegados en los siguientes lugares:

1º) Base Aérea Darwin: 10 misiles, 4 Lanzadores.

2º) Sector Puerto Argentino:

a) Aeropuerto: 1 Lanzador - 2 misiles.

b) Bahía Fox: 1 Lanzador - 4 misiles.

c) Monte Low: 1 Lanzador - 2 misiles.

145. Es fundamental aclarar que, para el desarrollo de las operaciones, la implementación del Centro de Operaciones Antiaéreas (COA) fué de primordial importancia.

146. El mencionado Centro, ya estaba organizado a nivel Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina, adoptándolo para las dos Fuerzas restantes.

147. Es de destacar, que el mismo contaba con personal idóneo para la tarea, con un Oficial, Jefe de Operaciones, cuatro Suboficiales Superiores y tres Suboficiales Subalternos ploteadores. Con este personal, ademas de los Oficiales y Suboficiales de Ejército y Fuerza Aérea, se implementó el funcionamiento las veinticuatro horas del día, hasta su finalización.

148. Los medios de control que se utilizaban en ese Centro, cumplían adecuadamente con las necesidades, como ser, la mesa de información general, tableros de ploteo, etc.

149. Se coordinó con el CIC, la confección de los corredores de entrada para la aviación propia.

150. Estos corredores fueron respetados en todo momento, no solo por la aviación propia en la zona MLV, sino por aquellas aeronaves que provenían del continente.

151. En lo que respecta a las comunicaciones, el Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina, también solucionó en gran parte, la carencia de estos medios.

152. El citado Batallón, proveyó a través de su sección, las comunicaciones entre el COA y el CIC, como así también desde el COA a las Unidades Antiaéreas desplegadas.

153. Asimismo se establecieron comunicaciones inalámbricas "en escucha" con los radares de vigilancia (Fuerza Aérea y Ejército) que facilitaron el conocimiento actualizado de la situación aérea.

154. Las comonicaciones entre el COA y el Puesto Comando de Artillería en el Aeropuerto, se realizó a través de una línea de Radioenlace punto a punto.

155. Este sistema funcionó unicamente hasta el primer bombardeo al Aeropuerto el día 1º de Mayo.

156. Sin embargo, las comunicaciones duplicadas con equipos VHF, provisto por el Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina, permitió la continuidad del servicio.

INCONVENIENTES

157. En razón de que cada Fuerza utiliza distintas magnitudes y lenguaje, en la retransmición de datos a las Unidades desplegadas, dificultó a veces, su interpretación. Caso típico fué confundir niveles de vuelo (200 por 2000 mts.), velocidad (nudos por Km/h), etc.

158. Se designó muy escaso el personal de Fuerza Aérea para integrar el COA.

159. En lo referente a comunicaciones se detectó lo siguiente:

1º) Instalación de medios de comunicación inadecuados (Radioenlace).

2º) Carencia de medios de comunicación inalámbricos eficaces.

160. Al ser la AAa un arma orgánica, del Ejército, asignada a las Unidades hubo disparidad de criterios en cuanto a la distribución de las armas, producto de no existir un mando centralizado para planear la defensa Antiaérea de Pto Argentino como un OM único.

SUGERENCIAS:

161. A efectos de optimizar los procedimientos operativos y hacer más efectiva las capacidades de los medios antiaéreo, surgen las siguientes inquietudes:

1º) Dentro del marco "Doctrinario" y para las operaciones conjuntas, centralizar el mando de los medios antiaéreos que permita una distribución óptima de los mismos.

2º) Realizar un estudio a nivel conjunto de la doctrina de empleo de los sistemas de armas antiaéreas de las tres Fuerzas Armadas.

3º) Habiéndose comprobado el derribo de aviones propios por efecto de la AAe de las otras Fuerzas, en circunstancias de presión psicológica en tiempos límites, y la necesidad de minizar estos riesgos, enviar aernaves propias a ejecutar adiestramiento programado, repetitivo y frecuente a las Unidades Antiaéreas.

4º) Realizar ejercicios operativos conjunto con las tres Fuerzas Armadas en la faz de Artillería Antiaérea, por lo menos 2 (DOS) veces al año.

VIII - CONCLUSIONES ESPECIFICAS DE DEFENSA AEREA

162. La gran cantidad de información volcada en los títilos anteriores y la cantidad de autores intervinientes, puede haber dado la impresión de un cierto desorden, pero a través de su lectura se puede inferir con nítida claridad una primera conclusión que su análisis escapa del alcance del presente informe pero que es una obligación moral escribirla: la imprevisión y mala preparación de los medios para afrontar un conflicto bélico es un pecado de lesa Patria que jamás se debe repetir.

De un sector de Defensa Aérea en un TO:

163. Entrando, ya, directamente en las conclusiones específicas de la Defensa Aérea se puede afirmar que en razón de que todos los componentes de un Sector de Defensa pertenecen a distintos organismos, cuya existencia individual es necesaria por la índole de su actividad diferenciada, es imprescindible la contínua práctica de operativos completos donde se armonicen y practiquen hasta el logro de la perfecta coordinación, todas las actividades propias de la operación real.

164. Debido a que en la mayoría de los casos y hasta tanto se implemente un sistema integral de defensa del espacio aéreo nacional, la Fuerza Aérea deberá asumir la responsabilidad de la defensa en base a CCIICC de campaña, se debe seleccionar y capacitar al personal que algún día pueda desempeñarse en alguno de sus puestos y mantener actualizados sus conocimientos participando en los ejercicios operativos mencionados.

165. Además, el organismo responsable, debe ser dotado de los medios y tenerlos permanentemente alistados para poder montar sin demorar ni dudar los implementos que conforman un CIC. Todos esos útiles, mesas, tableros, etc. que componen un CIC se aprecia que deben ser confeccionados teniendo en cuenta las sugerencias que en cada caso se detallan en este informe.

De las comunicaciones del CIC:

166. Las comunicaciones entre el CIC y Radar deben ser mejoradas, sobre todo si se tiene en cuenta las posibles distancias que se pueden encontrar uno de otro, debiendo aprovechar más el equipamiento de microondas disponibles en la Fuerza.

167. Si bien los enlaces alámbricos son los más confiables y económicos, se debe prever siempre la alternativa inalámbrica para minimizar los cortes de líneas producidos por efectos de las armas enemigas.

168. Lo más conveniente sería lograr un sistema de comunicaciones que permitiera ir agregando corresponsales con enlace directo, que sea provisto como sistema integral (equipos, mecánicos, operadores y repuestos) y que sea desplegado directamente con el radar móvil.

169. Con respecto al personal, se considera necesario prever mayor cantidad de personal sobre todo prever relevos para lograr una adecuada y constante eficiencia en el trabajo de los mismos.

De Radares:

170. Esta guerra demostró la ventaja que significa disponer de medios de alternativa y redundar en todos los sistemas, en especial con otro radar móvil.

171. Este segundo radar nos permite:

1º) Asegurar la cobertura en caso de falla o destrucción de uno de ellos.

2º) Aumentar la capacidad operativa al poder efectuar un control más estricto y poder ejecutar funciones ofensivas y defensivas. Sobre todo para la zona de operación de Río Gallegos, donde se deberá realizar una vigilancia mayor, control sobre la zona de Punta Arenas, identificación de aviones regresando de sus misiones, guiado ofensivo, etc.

3º) Utilizar uno de los radares como estación de interceptación.

172. Es imprescindible lograr una total cobertura de vigilancia, utilizando la ROA, observadores de otras Fuerzas, radares de menos alcance para las zonas ciegas, etc.

173. En el caso de que se opere radares de otras fuerzas en las proximidades o no, deberán coordinarse la vigilancia, la detección y la transferencia de datos para identificación. Esto es sumamente importante, sobre todo este último caso para evitar la destrucción de las aeronaves propias por fuerzas amigas.

174. Asimismo, es conveniente resaltar y remarcar, que es sumamente difícil por no decir imposible, detener el fuego antiaéreo de las fuerzas propias diseminadas en el terreno, sobre todo si la infantería cuenta con armamento similar a los SAM 7. Esto es debido a la falta de experiencia en identificar los aviones propios, a la tensión del combate, y a la deficiencia en las comunicaciones que no proveen rapidez y que en muchos casos, no llegará hasta la tropa diseminada en el terreno.

De la Artillería Antiaérea:

175. Con relación a la Artillería Antiaérea, como principal y dolorosa enseñanza extraída de los derribos de aviones propios, surge la imperiosa necesidad de incrementar el adiestramiento, enviando aeronaves propias a ejecutar prácticas programadas, repetitivas y frecuentes a las Unidades Antiaéreas.

176. Asimismo se deben desarrollar y utilizar las tácticas y técnicas que permitan inhibir a los sistemas automáticos de disparo.

177. En razón de que la mayoría de las veces la aviación propia sobrevolará defensas antiaéreas de otras Fuerzas Armadas, es necesario que las medidas señaladas se extiendan al marco conjunto.

178. Al respecto es imperioso que, de una vez por todas, se desarrolle una doctrina conjunta del empleo de las armas antiaéreas y su integración en un CIC de un Sector de Defensa Aérea. En ello va la vida de nuestros pilotos.

179. Una última deficiencia en materia AAa, es la urgente necesidad de adquirir capacidad misilística AAa. de mediano alcance.

De la ROA:

180. Nuevamente, pero esta vez en guerra, la ROA ha demostrado su valía, siendo imprescindible su implementación, máxime cuando hechos aciagos pueden ocasionar la pérdida momentánea o total de los radares de vigilancia.

181. Se considera que las apreciaciones efectuadas en el capítulo específico, de ser llevadas a cabo, permitirán disponer de una ROA mucho más eficaz.

De la Logística:

182. En el aspecto logístico, el eficaz desempeño de aquellas unidades mejor preparadas en campañas, ha evicenciado la conveniencia de obtener y operar con unidades autónomas en lo que se refiere al apoyo logístico básico: racionamiento, alojamiento y movilidad.

183. Por último es necesario que la Fuerza Aérea adecue los medios operativos que sean necesarios para adquirir la capacidad de helitransportar, en despliegues o cambios de emplazamientos, los elementos y apoyos que imponga la situación en condiciones de luz, tácticas y meteorológicas adversas.

IX - ENSEÑANZAS GENERALES

184. Las siguientes son algunas de las enseñanzas mas importantes extraídas de la observación directa o indirecta de las operaciones realizadas por el enemigo y de sus consecuencias.

185. Maniobras Utilizadas por los HARRIERS:

1º) Volar en formación cerrada simulando un solo eco, (normalmente una sección) para evitar evidenciar la cantidad.

2º) Utilizar el CHAFF para dar tiempo en la entrada de sus ataques.

3º) Aprovecharon las debilidades de la defensa antiaérea.

4º) Utilizar los accidentes del terreno para las aproximaciones al objetivo.

5º) Efectuaron reempleos con resultados negativos, fueron derribados (NO REEMPLEO).

6º) Efectuaron engaño entrando 4 aviones formados por secciones simulando 2 ecos, efectuaron evoluciones para mostrarse 2 ecos saliendo y en un momento determinado atacaron 2 aviones.

7º) Simular velocidad del HARRIER con Vulcan, lanzando previamente PAC. de HARRIERS y entrar el Vulcan como relevo de PAC.

8º) Volar HARRIER con velocidad de helicóptero.

9º) Realizar sucesivos pasajes en la vertical fuera del alcance de la AAa y tirar en el momento apropiado.

10º) Hacer sucesivos pasajes a unas 20 MN y desaparecer de la detección radar apareciendo nuevamente lejos del AD con sucesivos PAC, y luego entrar en alguno de los pasajes a atacar.

11º) Utilizaron patrullas en las rutas probables de aproximación.

12º) Efectuaron tiro LABS fuera del alcance de la AAa. y BOH a gran altura.

13º) El día 1º de mayo hubo un intervalo grande entre el 1er. ataque 04:40 hs. y el 2º 08:30 aproximadamente, lo que alertó la defensa y permitió repeler el ataque. Es conveniente efectuar ataques sorpresa con mayor cantidad de medios evitando repetirlo con poca diferencia en tiempo.

14º) Realizaron muchos ataques simulados para desgaste y efecto psicológico sobre la AAa y tropa.

15º) Atrajeron la atención del radar con un avión y atacaron con otra aeronave desde una ubicación distinta.

186. De la observación del efecto de las armas lanzadas por los ingleses, se pueden inferir las siguientes conclusiones.

1º) Es conveniente utilizar las bombas más pequeñas posibles acorde con el nivel de daño deseado.

2º) Es válido el concepto de analizar y elegir concienzudamente el retardo de explosión en relación con la dureza del blanco.

3º) Es necesario fortificar al máximo la cabina del radar como asimismo alargar la guía de onda para lograr un mayor alejamiento de la antena.

4º) Desarrollar emisiones señuelos para atraer los misiles antiradiación.

5º) Construir refugios para los directores de tiro de artillería.

6º) Los refugios individuales del personal deben tener techos para disminuir los efectos de las explosiones aéreas.

7º) Las construcciones en las zonas de los OOMM deben tener el menor desarrollo vertical posible.

187. En materia de seguridad de instalaciones se puede afirmar que es necesario:

1º) Construir las fortificaciones con bolsas de arena de color verde o igual al terreno.

2º) Proveer a las unidades de radares RAZID antipersonales.

3º) Equipar a las defensas con visores de luz residual.

4º) Preparar a los Ads de campaña para repeler ataques comandos mediante la utilización de elementos tales como: alambradas de púa, campos minados, detectores acústicos, etc..

5º) Incrementar las defensas antiaéreas con trampas para aviones en vuelo rasante tales como granadas que explotan en el aire.

188. Una de las máximas capacidades de los ingleses fué la de realizar operaciones comando y obtener información. Se estima que el GOE debe incrementarse y desarrollar las siguientes habilidades:

1º) Infiltrar las líneas enemigas y obtener información.

2º) Ubicar y marcar blancos para la aviación de ataque.

3º) Realizar golpes de mano en los Ads enemigos sobre blancos de superioridad aérea.

4º) Actuar de noche.

189. La Fuerza Aérea debe estar capacidada para atacar objetivos de superioridad aérea con helicópteros equipados con misiles filoguiados.

190. En el aspecto personal se debe:

1º) Instruir al personal en los métodos para resistir a interrogatorios.

2º) Todo personal que pueda caer prisionero debe conocer sus derechos y obligaciones estipulados por La Convención de Ginebra.

3º) El personal en combate debe tener una placa de identificación con posibilidad de dividirse por la mitad. Una parte se entierra con el cadáver y la otra se remite a la potencia tutora del enemigo.

191. Las cargas que se remiten al TO deben ir paletizadas en forma tal que desde la misma plataforma donde la deje el avión carguero pueda ser transportada suspendida en helicópteros.

192. El abastecimiento a las líneas de combates o posiciones adelantadas de Ads de Campaña se debe realizar en helicópteros, para lo cual se debe desarrollar la capacidad de transporte de cargas suspendidas con todo tipo de helicópteros disponibles.

193. Es necesario adquirir la capacidad de realizar acción psicológica a nivel EM del TO.

194. Además de la sabida necesidad de disponer de capacidad de guerra electrónica es fundamental realizar inteligencia de las comunicaciones de la aviación enemiga.

195. Las aeronaves propias que deban eyectar cargas externas deben evitar hacerlo a la vista de propia tropa so pena de ser confundido con un avión enemigo.

196. Fue sumamente útil el pintado de la franja naranjada en los helicópteros propios para facilitar su identificación, siendo dudosa la utilidad de esta medida en aviones, en especial los más veloces.

Criterio de empleo de AADD:

197. El AD MLV soportó varios ataques de aviones, intentando romper sus pistas e instalaciones; pero aún siendo considerable el daño sufrido no cesó en su operatividad aunque ésta se vió disminuída.

198. Por otra parte dicha base no contaba con los medios de defensa pasiva adecuado para soportar los ataques. Así sufrieron daños no solo, las aeronaves sinó también los equipos de apoyo y logísticos en general.

199. Otro hecho significativo es que la efectividad de la AAa contra los ataques del ENO es muy buena si está bien diseñado y complementado el dispositivo.

200. Ante el criterio actualmante sustentado en los planes de la FAA (caso CHILE) de emplear varios AADD en cada teatro a fin de dispersar los medios, se sugiere revisar este concepto considerando la conveniencia de emplear menos y bien defendidos en cuanto a AAa, CI y Defensa pasiva.

201. Se aprecia que de sustentarse este criterio se obtendrán las siguientes ventajas:

a) El ENO no podrá atacar impunemente AADD que la inteligencia le haya señalado (Gran fortaleza de CHILE en nuestro sur).

b) Poder planificar y construir las defensas desde la paz, en todo su amplitud y conveniencia cubriendo las gamas de la capacidad enemiga.

c) Poder racionalizar el empleo de los medios logísticos y de apoyo, que surgirá como consecuencia lógica de tener menores lugares de despliegue.

d) Como consecuencia de lo anterior se logrará una elevación en las prestaciones de los sistemas.

Vicecomodoro LUIS OCAR ARANDA DURANDNA
Jefe Sector Defensa MLV

C1/8E

A-1

PERSONAL

C1/8E

ANEXO

INFORME

AREA: PERSONAL

ORGANISMO: COMANDO DE COMPONENTE AEREO - FUERZA AEREA
TEATRO OPERACIONES "MALVINAS"

I - GENERALIDADES

Introducción

1. El presente informe contiene lo relacionado con el área de "Personal" como medio de apoyo logístico a las operaciones realizadas en el TO MALVINAS por el Componente Aéreo desplegado en dicha zona.

2. Se deben considerar en general TRES (3) períodos o fases de desarrollo durante la campaña militar:

1°) Fase Preparación o Alistamiento: 02 al 30 Abr 82.

2°) Fase Operaciones: 01 May al 14 Jun 82.

3°) Fase Post-operaciones: 15 Jun al 15 Jul 82.

3. A efectos de un adecuado ordenamiento de las distintas funciones de Personal, se ha adoptado lo establecido en el RAG 13 - Reglamento de Organización y Método para la Solución de Problemas Militares - Edición 1981.

4. Las funciones de personal, dadas sus características se desarrollaron en forma continuada y cíclica durante los períodos mencionados. Por lo expuesto, se hace referencia inicial a la situación de los períodos, y posteriormente se mencionan los aspectos de cada una de las funciones de personal.

Fase Preparación

5. En cumplimiento de la misión ordenada, la Fuerza de Tareas MALVINAS procedió a la ocupación del Aeródromo de PUERTO ARGENTINO, con una dotación de personal mínima, que asegurara los

servicios esenciales y de seguridad en su jurisdicción, en razón del corto período que se preveía permanecer en el lugar. En esa dotación inicial, los efectivos pertenecían a:

1°) Plana Mayor.
2°) Servicios de Base Aérea (Especiales y Generales).
3°) Tropa (Servicios y Seguridad).
4°) Terminal Aérea de Cargas.
5°) Grupo de Operaciones Especiales.
6°) Sanidad.
7°) Personal de sistema VYCA.

6. El total de efectivos en los primeros días, osciló entre los 115 a 130 hombres aproximadamente.

7. Como deficiencia debe mencionarse, que la cantidad de personal de tropa (40 soldados) fue insuficiente para satisfacer las necesidades de "mano de obra" en tareas de extrema urgencia, (por ejemplo, procesos de carga y descarga en la zona portuaria, que no poseía medios mecánicos). Esto resintió en forma significativa las actividades internas del aeródromo (servicios y seguridad), al existir un alto incremento de la actividad aérea (transporte logístico para las tres FFAA), al producirse variaciones en la situación operativa.

8. A partir del 04 Abr, el incremento de efectivos se adecua a la necesidad de dotar a la Base Aérea Militar MALVINAS, de personal especialista para dar apoyo a las operaciones aéreas que se realizaban y/o ejecutarían en el futuro, configurando esto una nueva situación de personal con la incorporación y el despliegue de:

1°) Tripulaciones y apoyo técnico de los sistemas de armas I-A 58 y Helicópteros.
2°) Especialistas para el CIC (Centro de Información y Control).
3°) Defensa de instalaciones.

4°) Personal de AAa (Baterias 20mm y 35 mm).

5°) Dotación del Grupo I de Construcciones.

6°) Personal de los servicios de Comunicaciones.

7°) Personal Superior como Auxiliares de Operaciones.

9. El incremento de estos efectivos se agregó a los existentes inicialmente; en estas circunstancias, se formularon la totalidad de los requerimientos de personal para constituir la Base Aérea CONDOR (Zona de DARWIN), como redespliegue de los medios aéreos. Las dotaciones se fueron concretando en base a estos requerimientos solicitados al Cdo FAS (A I - Personal). A fecha 20 Abr, de acuerdo a registros e informes enviados, los efectivos habían llegado a los 700 hombres aproximadamente.

10. Estas circunstancias motivaron algunos problemas de orden general tales como la capacidad de alojamiento, que presentaba serias deficiencias y que el personal que desplegaba en forma aislada o conjunta, no poseía en algunos casos el equipamiento individual adecuado a la zona de operación. Asimismo no se contaba con instalaciones para la higiene personal, constituyendo esto un problema de gravedad, (La instalación de un baño para duchas de tipo portátil que se trasladó al vivac de la BAM MLV, no pudo armarse por problemas técnicos).

Fase Operaciones

11. Al iniciarse las hostilidades por parte de las Fuerzas británicas, a partir del 01 May 82, se había conformado totalmente el Componente Aéreo del TO MALVINAS, con una dotación y distribución general que se detalla en "Apéndice I".

12. Durante esta fase se continuaron cumpliendo las funciones de personal ininterrumpidamente para el apoyo de las Unidades y Subunidades desplegadas. Se formularon nuevos requerimientos, emergentes de la situación operativa que fueron satisfechos por el Cdo FAS y por la redistribución de personal en la medida de lo posible.

A modo de ejemplo para esto último, el reemplazo de personal civil de la ROA, (de excelente desempeño) por personal militar del Componente Aéreo, que independientemente de sus condiciones personales y profesionales, en alguna medida no estaban capacitados para ello.

13. Se presentaron nuevamente en este período problemas de disponibilidad de alojamiento, debido al desplazamiento y ubicación de una parte del personal de la BAM MLV a la planta urbana de PUERTO ARGENTINO a raiz de la destrucción de las instalaciones de campaña y fijas de la Base por los ataques aéreos enemigos y del persistente bombardeo a que era sometido. Dichos problemas de alguna manera se fueron solucionando por intermedio de la Gobernación Militar en base a la ocupación legal y autorizada de propiedades desocupadas.

Fase Post-Operaciones

14. Después de producirse la rendición de los efectivos en PUERTO ARGENTINO y por disposición de las Fuerzas británicas se inició la evacuación del personal en base a los siguientes aspectos:

1°) Reunión del personal en una Zona de concentración. (Aeródromo - ex BAM).
2°) Fijación de un punto de verificación para entrega de equipo.
3°) Entrega del equipo ofensivo (armamento).
4°) Personal superior de Jefes y Oficiales Superiores y Personal Militar Subalterno (éste último previamente seleccionado) fueron trasladados en medio aéreo (helicópteros) a PUERTO SAN CARLOS. El resto del personal de Fuerza Aérea fue embarcado con destino al Continente por vía marítima.

15. Del total de los efectivos desplegados en el TO pertenecientes a FA, aproximadamente 90 hombres quedaron a disposición de las Fuerzas británicas en calidad de Prisioneros de Guerra hasta el día 15 Jul 82, en que fueron liberados en territorio argentino.

II - FUNCIONES DE PERSONAL

Mantenimiento de los efectivos

16. Efectivos: De la dotación mínima inicial de despliegue se llegó a conformar un Componente Aéreo, constituido por un Estado Mayor y Puesto Comando y DOS (2) Bases Aéreas (Apéndice 1).

17. Al respecto, deben citarse los siguientes aspectos:

1°) El cálculo de los efectivos para la orgánica, debió realizarse sobre la evolución de la situación para satisfacer las necesidades operativas y de apoyo.

2°) No fue posible realizar un análisis adecuado de las necesidades cualitativas del personal a requerir, en base a especialidad, nivel de idoneidad y nivel jerárquico.

3°) Lo citado reviste importancia para la conformación de los órganos de apoyo logístico y para los cálculos de efectos de abastecimiento y material.

4°) Esto dificultó en gran medida, poder dimensionar correctamente la organización y la dotación de personal. Se adoptó una organización "tipo" y se trató de completar su dotación con la mayor aproximación posible.

18. Bajas: Las bajas producidas durante las operaciones se discriminan a continuación como "Apéndice 2".

19. Registros e informes: La situación general de los efectivos desplegados en el TO, se informaba diariamente por los medios de comunicación establecidos (redes de comunicaciones) y por envíos de listados de actualización al Cdo FAS - (Personal).

20. Se designó un Oficial de personal y un auxiliar en la BAM MLV para efectuar el registro de todo el personal que desplegaba y de aquel que por evacuación o repliegue ordenado regresaba al Continente.

21. Deficiencia: En varios casos, en la presentación de personal militar subalterno, que por diversas circunstancias desplegaba en forma individual, se detectó que la especialidad actual diferfa con la de origen y por ello su nivel de idoneidad no era el adecuado.

22. Con referencia al registro del personal de tropa se comprobó que el mismo no posee un Número de Identificación, originando confusiones en caso de bajas en combate. Asimismo no poseían placas de identificación para tal fin.

23. Reemplazos:

1°) Individuales: Se dieron curso favorable a aquellos casos muy justificados o por solicitud de los Jefes de Unidades o Subunidades. Su cantidad ha sido de escasa significación.

2°) Unidades: No se efectuaron reemplazos de Uns o por lo menos rotación de las mismas. Debe mencionarse que para el personal desplegado en lugares aislados, expuesto a condiciones climáticas realmente adversas y bajo acción del fuego enemigo, el tiempo de servicio ha sido excesivo. La dotación de personal de AAa fue reemplazada el penúltimo día de operaciones.

Administración de Personal

24. Procedimientos: Los procedimientos de Incorporación - Clasificación - Asignación - Ascensos, etc, no se realizaron en el TO, por corresponder a otro nivel de conducción (Cdo FAS - Personal) su determinación.

25. No obstante ello y para normalizar todo tipo de procedimientos en las distintas funciones de personal, se estima sumamente conveniente contar con un documento de nivel "Doctrina de Procedimientos" para el área de referencia, a similitud del que existe en otras FFAA, para su aplicación tanto en tiempo de paz como en operaciones.

26. Prisioneros de Guerra: (Personal enemigo) se procedió en el TO, de acuerdo a lo coordinado con la Fuerza Ejército. Se efectuó la atención médica correspondiente y el interrogatorio preliminar por parte de FA, y la custodia y seguridad por la PM de Ejército. Posteriormente el personal fue encaminado al Continente por vía aérea.

27. Con respecto al tema Tratamiento como Prisioneros de Guerra (Personal propio), a partir del 15 Jun 82 se consideran los siguientes aspectos:

1º) Producida la rendición de los efectivos, el personal con despliegue en la planta urbana de PUERTO ARGENTINO, debió concentrarse en una zona de reunión, establecida en el Aeropuerto (ex BAM MLV).

2º) Se indicó oportunamente que en el puesto de Control, (establecido en el camino de acceso al Aeropuerto) debía entregarse el "equipo ofensivo" (armamento), en base a:

a) Personal Superior: Entrega de armas largas. El arma de puño (pistola) se entregaría en momentos previos al embarque.

b) Personal Subalterno y Tropa: Entrega de todo el armamento de dotación.

3º) Al día siguiente de la concentración de los efectivos en el Aeropuerto, se recibe orden de traslado para el personal de Oficiales Jefes y Superiores a la zona del helipuerto (ciudad), a efectos de ser embarcados en el buque británico CAMBERRA, y enviados posteriormente al Continente argentino.

4º) Un grupo aproximado a CUARENTA (40) Jefes y Oficiales Superiores de las trés FFAA, fueron reunidos en la zona de aterrizaje de helicópteros (planta urbana) con su equipo personal mínimo de acuerdo a la orden recibida, permaneciendo en

este lugar por espacio de TRES (3) horas a la intemperie y con lluvia. Se procedió a la entrega del armamento remanente. La operación de traslado no se efectuó y se alojó al personal para pasar la noche en una habitación de 5 x 5 metros.

5º) El día 16 Jun 82, este primer grupo, fue trasladado a la zona de operación de helicópteros y posteriormente se procedió al embarque. En ningún momento se hizo conocer al personal en forma oficial que se encontraba en situación de Prisionero de Guerra. Realizado el vuelo hacia la zona NO de la Isla se desembarcó finalmente en PUERTO SAN CARLOS. Igualmente otros grupos de Oficiales y Suboficiales (previamente seleccionados) fueron llevados al mismo lugar.

6º) En PUERTO SAN CARLOS se deben citar los siguientes aspectos:

a) Condiciones de habitabilidad: Pésimas condiciones para alojar personal. La mayoría fue despojado de sus elementos de uso personal (colchonetas, bolsas de dormir, mantas, etc) agravando la situación. El personal no fue tratado con igualdad en la verificación de su equipo personal dejando en poder de algunos, todos los elementos y a otros absolutamente nada.

El lugar (cámaras frigoríficas en desuso) no tenía ventilación, iluminación natural ni lugar para baños. Sólo existía en los ambientes una o dos lámparas eléctricas, de muy pobre intensidad lumínica. Esto, sumado a la cantidad excesiva de personal alojado, hacía intolerable el paso de las horas.

Descansos al aire libre: Se realizaba una sola salida al exterior, (cercana al mediodía), inicialmente a un sector totalmente anegado y con desperdicios y residuos a la vista: el sector de unos 50 x 40 metros aproximadamente se encontraba rodeado con alambradas especiales de puas, montados a tal efecto.

b) Salubridad e higiene: La existencia de baños improvisados en el interior de los recientos de alojamiento y sin ventilación agravaban la situación. La falta total de lugar y elementos para higiene personal se extendió hasta el penúltimo día de estadía en el lugar, (16 Jun - 01 Jul), en que se termino de instalar una ducha de campaña con agua caliente distante 100 ms de los alojamientos.

c) Alimentación: Escasamente nula en los primeros días. Posteriormente mejoró un poco (Siempre en un nivel deficiente).

d) Cruz Roja Internacional: Se recibieron visitas para elaborar los listados de personal. Se presentaron los reclamos correspondientes principalmente en lo que hace a las condiciones ambientales de vida del personal.

e) Interrogatorios: Se fueron realizando diariamente y el personal era automáticamente segregado o separado definitivamente del resto. Se los alojaba en otros recintos bajo las mismas condiciones y régimen de internación.

7°) Con fecha 01 Jul 82, el personal Prisionero de Guerra fue trasladado en helicópteros a un barco mercante (SAINT EDMOND): en este perfodo debe considerarse que:

a) Las condiciones de habitabilidad de alojamiento mejoraron por razones obvias. Se continuó con un régimen de internación y desplazamiento muy estricto. El personal fue alojado en camarotes por grupos de 3 6 6 (camarotes de 2 y 4 personas).

b) La alimentación mejoró, pero continuó siendo escasa.

c) Las condiciones de higiene mejoraron por las instalaciones del barco.

d) La vigilancia continuó siendo muy estricta, con centinelas provistos de armas largas y de tipo pesado. (ametralladoras).

e) Descanso: se efectuaba una salida a cubierta por día (15/20 minutos como máximo).

f) La cantina, pese a las solicitudes hechas, fue habilitada el penúltimo día.

g) El pago de las compensaciones establecidas por la Convención de GINEBRA (1949) para las diferentes categorías del personal, se realizó en los últimos días, y con valores inferiores a lo establecido en dicha Convención.

28. Por lo expuesto en este párrafo, se puede observar que el tratamiento de los Prisioneros de Guerra por parte de las Fuerzas británicas, no ha sido el correcto, pese a las apariencias de legalidad que mantenían y de otros aspectos que están contenidos en el Tratado de las Convenciones de GINEBRA (Año 1949).

29. El trato era más estricto y riguroso (de control) hacia el personal de mayor jerarquía.

30. Propio personal recuperado: En los casos en que fue posible su recuperación, se procedió a su inmediata atención médica en el Hospital Militar Conjunto MALVINAS y a su evacuación por vía aérea al Continente. Otro personal fue recuperado en buques hospitales.

31. Personal Civil: La Fuerza en operaciones contó con una dotación de personal civil muy reducida, destinada a tareas especiales, y con integrantes de la ROA desplegados en el terreno hasta su reemplazo por personal militar. Asimismo se agregaron como acompañantes de las FFAA, al personal que cumplió funciones en la Planta de YPF en la ciudad de PUERTO ARGENTINO. A todo el personal se le proveyó de identificación (tarjeta de identidad) de acuerdo con lo establecido en la Convención de GINEBRA.

32. No se efectuaron contrataciones de personal civil en la zona.

Mantenimiento de la salud

33. El informe se agrega como "Apéndice 3".

Mantenimiento de la moral

34. Servicio religioso: El informe correspondiente a Capellanía Castrense se agrega como "Apéndice 4".

35. Servicio postal: Durante el período anterior a la iniciación de las operaciones, el servicio postal civil dependiente de ENCOTEL funcionó sin mayores problemas. Toda la correspondencia se canalizaba ordenadamente para las tres FFAA en el TO. Posteriormente la situación varió considerablemente, produciéndose problemas significativos, tales como:

1°) Las sacas de correspondencia recibidas no contenían ninguna identificación de Fuerza Armada y sin cerrar.

2°) Innumerable cantidad de correspondencia y encomiendas violadas.

3°) Las sacas en las condiciones mencionadas contenían destinatarios para las tres FFAA.

4°) Imposibilidad de clasificar en tiempo prudente la correspondencia para cada Fuerza por los limitados medios del correo.

36. El Componente Aéreo designó personal para solucionar en parte la magnitud del problema de clasificación y entrega. Se organizó un sistema de clasificación inicial para grandes destinatarios y un sistema interno para la propia fuerza, de entrega. Pese a ello, subsistieron los problemas mencionados que se originaban en el Continente.

37. La correspondencia de carácter oficial y con clasificación de seguridad, era entregada en mano a un Oficial tripulante de las aeronaves que efectuaban el cruce al Continente.

38. Cabe señalar que en el TO, estaban estacionados aproximadamente 11.000 hombres de los TRES (3) Componentes, para dar idea de la magnitud del caudal de correspondencia.

39. Servicio de Finanzas: Este servicio, dadas las características del TO y la imposibilidad de efectuar gastos por parte del personal, no se constituyó. Asimismo el personal que desplegaba debía llenar un formulario de "Autorización para percibir haberes" por parte de un apoderado, familiar o representante. La experiencia indica que no todo el personal se ajustó a esa norma, ocasionando inconvenientes a sus propios familiares. Debe constituir una norma obligatoria, previo a ser destinado a una campaña militar, que el personal no sólo extienda esa autorización para haberes sino también una carta-poder o documento similar para cuestiones de orden privado.

Servicio de Bandas Militares

40. No se consideró, pero es muy conveniente el despliegue con las Uns de personal de banda de guerra.

Descansos del personal: (licencias y rotaciones)

41. Los descansos del personal se otorgaron en la oportunidad que la situación lo permitía, mediante turnos de actividad, y en la medida de lo posible. En cuanto a licencias el desarrollo de los acontecimientos y la ausencia o la falta de aplicación de un Programa de rotaciones, por parte del Cdo FAS, lo hizo imposible.

Condecoraciones y recompensas

42. La aplicación de las disposiciones legales a nivel FFAA y Fuerza Aérea, se encuentra a estudio. No se efectuan comentarios al respecto, pero se considera altamente beneficioso para la moral del personal, la aprobación del uso de un distintivo a utilizar o reconocimiento del personal que estuvo destinado en las ISLAS, por un perfodo mfnimo de tiempo a determinar, durante las operaciones.

Bienestar

43. En el perfodo previo a la iniciación de las hostilidades, el personal tuvo la oportunidad de tener algunas distracciones. Elementos requeridos fueron enviados para entretenimiento del personal en campaña, aunque en forma limitada.

44. En el perfodo posterior, y dada la situación reinante, la capacidad de brindar bienestar, sobre la base de provedurfas, cantinas, cinematografía, etc, no podía realizarse. Todo el TO, se hallaba en realidad en un frente de combate.

45. Independientemente de ello, las facilidades en la zona de actuación de la FA, eran escasas o nulas (Aeropuerto destruido).

Registro necrológico

46. Ordenado por el Cdo de la FAS, se impuso como criterio básico, que el personal fallecido fuera sepultado en la ISLA, Al respecto se efectuó coordinación con el Componente terrestre y naval.

47. Se cumplimentó asimismo lo establecido en Resolución 177/82 CJFAA, referente a personal fallecido, confeccionando parte o constancia de tal situación. Esta documentación se elevó oportunamente por vía aérea al Cdo FAS - (Personal), para su diligenciamiento.

48. El "Informe preliminar de Bajas" se cursó en cada caso de inmediato por mensaje al Cdo FAS - (Personal).

49. Con referencia a personal herido en combate, se procedió en forma similar, remitiéndose al Cdo FAS, las constancias de actos del servicio, previa información por mensaje.

Disciplina - Ley y Orden

50. Debe destacarse en este aspecto que la situación disciplinaria de los efectivos estacionados en MLV, ha sido excelente. En aquellos casos que han escapado a esta norma general de conducta observada, se tomaron en su momento las disposiciones adecuadas por parte de los Jefes respectivos.

51. En el cumplimiento de las órdenes emanadas del Componente Aéreo, como asimismo de aquellas directivas impartidas por la máxima autoridad del TO no se registraron novedades.

CONCLUSIONES

52. En base a la experiencia recogida en el TO, para el futuro alistamiento y operación de la Fuerza, se pueden mencionar, en el área de personal las siguientes conclusiones:

1°) Organización y dotación de Personal: Necesidad de dimensionar con la mayor exactitud posible la dotación de personal, para los diferentes servicios y órganos de apoyo a las operaciones. Ese soporte, de indiscutible valor tiene aspectos cualitativos (idoneidad/especialidad) y cuantitativos (número mínimo eficaz) para la organización y empleo de dotación "tipo".

2°) Cuantificar y/o determinar el concepto de "Subunidad autónoma" para operar principalmente en lugares o zonas aisladas y su corriente logística correspondiente.

C1/8E

3°) Registro de Personal: El órgano "Personal" de cada Unidad desplegada debe ser contemplado indefectiblemente en la misma (aparte del que corresponde a un Estado Mayor o Plana Mayor). Con ello se corrigen serias deficiencias en la confección y elaboración del Registro de Personal entrante y/o saliente de la zona de operaciones.

4°) El personal, a su llegada al destino de operaciones, se debe registrar obligatoriamente en el "Organo Personal" entregando una "ficha de asignación de destino" o un listado, según procedimientos a establecer.

5°) Cuidadosa asignación y clasificación de especialidades, nivel de idoneidad y jerarquía para el completamiento de los efectivos.

6°) Asignación de un Número de Identificación para el personal de Tropa a usar en los registros y uso obligatorio de placas de identificación, (similar al personal de cuadros).

7°) Deben incluirse previsiones sobre reemplazo y/o rotaciones de personal (a nivel Unidades).

8°) Reunión de todos los antecedentes en materia de "Personal", con el fin de poner en vigencia en la Fuerza, un "Manual de Procedimientos de Personal" para tiempo de paz y sus aplicaciones en tiempo de guerra.

9°) Prisioneros de Guerra: Sobre este tema, debe observarse que lo establecido en el Tratado de los Convenios de GINEBRA (1949) y todo lo relacionado con el tratamiento a los Prisioneros de Guerra, debe ser conocido por todo el personal militar en detalle, inclusive la tropa. Asimismo y en un plano más amplio, el personal militar superior debe tener conocimientos de las prescripciones principales del Derecho Internacional de Guerra.

10°) Servicio Postal: Establecer para caso de operaciones, un Servicio Postal independiente para las Fuerzas militares, con los medios y personal adecuados, a nivel conjunto. Su funcionamiento debe estar regido por normas "simples" pero estrictas.

11°) Servicio de Finanzas: Determinación y empleo de un documento de uso obligatorio (carta-poder) para la designación de personas (familiares, apoderados, etc) para tramitación, cobros, pagos y todo otro tipo de situación de carácter privado.

12°) Registro Necrológico: La documentación de registro de personal fallecido y los procedimientos necesarios para la situación legal de deudos, debe incorporarse a las normas o manual de "Procedimientos de Personal", ya citado.

13°) Varios: Necesidad de que todo el personal militar, posea conocimientos elementales de combate y de lo que significa la vida en campaña.

14°) Necesidad de que se normalicen a nivel conjunto de las FFAA procedimientos generales de personal, con el fin de optimizar adecuadamente la actuación de las Fuerzas en un Teatro de Operaciones.

DOTACION DE PERSONAL

Aclaraciones:

- El "Apéndice I (a) al (f)" contiene la Dotación de Personal Militar Superior, Subalterno, Tropa y Civil que prestó servicios en el TEATRO OPERACIONES "MALVINAS" - Componente Aéreo, desde fecha 02 Abr al 15 Jun.

Para una mayor claridad en la interpretación del citado Apéndice se expresa, que las Unidades y Subunidades constitutivas del Componente Aéreo, han sido agrupadas por funciones (Organos Operativos, Apoyo Operativo y Logístico) y no por el lugar de ubicación geográfica ni dependencia orgánica que mantenían.-

APENDICE I (a)

COMPONENTE AEREO - TEATRO OPERACIONES "MALVINAS"

DISTRIBUCION GLOBAL DOTACION DE PERSONAL

DOTACION	PERSONAL				TOTAL
	SUPERIOR	SUBALTERNO	TROPA	CIVIL	
Comando Componente Aéreo	24	50	4	21	99
Unidades Aéreas/Apoyo Técnico	25	39	-	-	64
BAM "CONDOR"	20	75	121	-	216
BAM "MALVINAS" (Operaciones)	9	23	-	-	32
Unidades Apoyo Operativo	30	101	187	-	318
Unidad Apoyo Logístico	19	48	61	6	134
TOTAL	127	336	373	27	863

C1/32

APENDICE I (b)

UNIDAD: COMANDO COMPONENTE AEREO - TEATRO OPERACIONES "MALVINAS"

DOTACION DE PERSONAL

UNIDAD	CATEGORIAS / ORGANO - DEPENDENCIA	PERSONAL				TOTAL
		SUPERIOR	SUBALTERNO	TROPA	CIVIL	
Cdo	Cte	1	-	-	-	1
E M	Pers	1	2	-	-	3
	ICIA	2	2	-	2	6
	Ops	5	-	-	-	5
	Mat	2	-	-	-	2
	Com	2	-	-	-	2
	Central Comunicaciones	1	22	-	-	23
	O C A A	5	-	-	-	5
	E C A	1	10	-	-	11
C I C	Ops	3	-	-	-	3
	Ploteadores	-	4	-	-	4
	M I T A	-	4	-	-	4
	R O A	-	3	-	19 *	22
	Servic Cdo	1	3	4	-	8
	T O T A L	24	50	4	21	99

Nota: * - Personal civil fue relevado por Personal militar.-

C1/82

APENDICE I (c)

COMANDO COMPONENTE AEREO - TEATRO OPERACIONES "MALVINAS"

DOTACION PERSONAL - UNIDADES AEREAS Y APOYO TECNICO

UNIDAD / SISTEMA ARMAS		PERSONAL		TOTAL
		SUPERIOR	SUBALTERNO	
Escdr I A-58		13	13	26
Escdr Helicópteros	CH-47	6	17	23
	BELL 212	6	9	15
T O T A L		25	39	64

DOTACION PERSONAL - BAM "CONDOR"

UNIDAD	PERSONAL				TOTAL
	SUPERIOR	SUBALTERNO	TROPA	CIVIL	
Jefatura/Ops/Serv/Seg	18	68	108	-	194
A Aa	2	7	13	-	22
T O T A L	20	75	121	-	216

(1)

Nota: (1) - Incluye personal de Jefatura-Servicios-Seguridad

AAa - No incluye tripulaciones y Apoyo técnico

C1/38

APENDICE I (d)

COMANDO COMPONENTE AEREO - TEATRO OPERACIONES "MALVINAS"

DOTACION DE PERSONAL - OPERACIONES (BAM - MLV)

ORGANO / SUBUNIDAD	PERSONAL				TOTAL
	SUPERIOR	SUBALTERNO	TROPA	CIVIL	
Jefatura	1	-	-	-	1
Operaciones	3	-	-	-	3
Seguridad y Protección Vuelo	3	4	-	-	7
Comunicaciones	-	7	-	-	7
Meteorología	-	2	-	-	2
Terminal cargas	2	10	- (2)	-	12
T O T A L (1)	9	23	-	-	32

Nota: (1) - El personal realizaba turnos en AD MLV a partir del 01 May 82, efectos mantener operativo el AD.

(2) - Personal a requerimiento para operaciones de carga y descarga.

38/12

APENDICE I (e)

COMANDO COMPONENTE AEREO - TEATRO OPERACIONES "MALVINAS"

DOTACION DE PERSONAL - ORGANOS APOYO OPERATIVO

UNIDAD		PERSONAL				TOTAL
		SUPERIOR	SUBALTERNO	TROPA	CIVIL	
Vigilancia y Control Aéreo	Oper	7	19	5	-	31
	Seg	1	4	12	-	17
Armas Antiaéreas	BAT 20 mm	1	11	29	-	41
	BAT 35 mm	4	11	9	-	24
	S A M	2	12	-	-	14
Seguridad y defensa de Instalaciones		6	27	132	-	165
Grupo Operaciones Especiales		9	17	-	-	26
T O T A L		30	101	187	-	318

C1/8E

APENDICE I (f)

COMANDO COMPONENTE AEREO - TEATRO OPERACIONES "MALVINAS"

DOTACION DE PERSONAL - ORGANO APOYO LOGISTICO

UNIDAD / SUBUNIDAD	PERSONAL				TOTAL
	SUPERIOR	SUBALTERNO	TROPA	CIVIL	
Jefatura	4	-	-	-	4
Mantenimiento Instalaciones	-	3	-	-	3
Contra incendio	-	2	2	-	4
Transporte	-	7	1	-	8
Depósito y Armamento	-	1	-	-	1
Abastecimiento	-	7	10	-	17
Sanidad (Hospital Militar Conjunto)	10	9	10	-	29
Tropa - (Servicios)	2	10	38	-	50
Grupo I Construcciones	3	9	-	-	12
Planta YPF	-	-	-	6	6
TOTAL (1)	19	48	61	6	134

Nota: (1) - A partir del 01 May 82, el personal realizó turnos en AD MLV: y se encontraba alojado en su mayor parte en planta urbana de PUERTO ARGENTINO, por destrucción del vivac e instalaciones fijas en el AD.

C1/8E

APENDICE 2

COMANDO COMPONENTE AEREO - TEATRO OPERACIONES "MALVINAS"

BAJAS EN COMBATE

Fecha: Al 14 Jun 82

SITUACION		PERSONAL				TOTAL
		SUPERIOR	SUBALTERNO	TROPA	CIVIL	
Personal Navegante	Fallecido	1	-	-	-	1
	Herido	-	-	-	-	-
	Desaparecido	2	-	-	-	2
Personal No Navegante	Fallecido	1	7	5	-	13
	Herido	1	22	7	-	30
	Desaparecido	-	-	-	-	-
TOTALES POR CATEGORIA		5	29	12	-	46

C1 | 85

OPERACION MALVINAS

AREA RELIGIOSA

Informe y reflexiones del P. Pacheco, capellán de la FAA.

Pretendo expresar en lo que sigue la vivencia de estos casi tres meses como Capellán de la FAA en las Malvinas, a pedido de la superioridad, para que quede una experiencia válida también en esta area religiosa, que tuvo su importancia en la guerra.

Emplearé como método la narración de mi recorrido desde Morón, que es mi Unidad de origma, hasta mi regreso, acotando simultáneamente las reflexiones a que dieran lugar mis experiencias.

También tomaré en cuenta las tres etapas vividas: antes, durante, y despues de las acciones.

la. Etapa. Movilización y estadía antes de la guerra.

Previa consulta verbal del P. Trípodi, Capellán Mayor de la FAA, sobre la posibilidad de mi envío a las Malvinas, y ante la aceptación voluntaria y alegre de esta misión, recibí un mensaje en la Base de Morón, en la que se disponía mi traslado.

El motivo era relevar al P. Puyelli, quien no se encontraba bien de salud.

Todo previsto y perfectamente equipado, decolamos de Palomar el día viernes 23 de abril. Ese mismo día llegamos a Puerto Argentino donde me encontré con el P. Puyelli, quien me hizo entrega de los elementos para la celebración de la Santa Misa (altar portatil).

Nota: El equipo litúrgico era correcto para tiempo de paz. Debiera preverse algo más reducido, sintético y portátil de verdad. Vg. el misal solamente, era muy bonito y moderno, pero pesaba arriba de los dos kilos. Etc. detalles a tener en cuenta.

Con el P. Puyelli regresé a Comodoro ese mismo día, pues por la cantidad de vuelos que se realizaban diariamente, él aprovechaba para pernoctar en el Casino de la Brigada y regresar cada mañana en algún vuelo. Al llegar a Comodoro, salía un vuelo para Bs. As. que él aprovechó para viajar, y quedé esa noche en el Casino. Al día siguiente me trasladé nuevamente a Puerto Argentino para no regresar hasta el fin de toda esta odisea, el 14 de julio, en barco inglés, a Puerto Madryn.

Hasta ese momento qué ocurre en mi interior? Salgo hacia esta misión con el entusiasmo de todos los argentinos y también con toda la ingenuidad que nos caracterizó en esta aventura. Primera vez que visto el uniforme de combate y prácticamente ignorando cuál sería mi misión.

Nota: El capellán debiera haber participado alguna vez en los ejercicios o maniobras que realizan los hombres de armas, para familiarizarse con este ámbito especial que se crea en una campaña. Y, anticipándome al relato, para familiarizarse con las armas que se utilizan, aereas y terrestres, situaciones de peligro, emergencias, procedimientos en caso de ataque aereo, naval, terrestre , eventual uso de máscaras antigases, medidas de prudencia etc. Una especie de manual o instrucciones para el capellán, en tiempo de movilización o guerra.

C1 | 8E

Al llegar a Malvinas por segunda vez el sábado 24, me quedo an el aeropuerto, donde encuentro gente conocida de mi Base, y para conocer nuevos jefes, oficiales y demás personal del arma.

Pernocto en el hangar con los hombres del GOE, que son de mi unidad de orígen. Al día siguiente viajo hacia Goose Green, donde está acantonado el V.Com. Pedrozo y el Mayor Posse con quienes debía comunicarme, de acuerdo a lo conversado con el Jefe de la VII Brigada. Aparentemente ellos no tienen indicación de mi llegada y no me indican ninguna tarea especial. Allí presto servicios unos días junto a otros dos sacerdotes que allí estaban. Como el número de gente no era tan grande, previa conversación con esos dos capellanes y con los jefes antedichos, decido regresar a Puerto Argentino, donde había más gente que atender perteneciente a la FA. Así lo hago el día 30.

Nota: Nadie me dice cuál será mi misión ni dónde. Tampoco yo pregunto especialmente. He celebrado algunas misas, he charlado algo con grupos de soldados y he afianzado mi conocimiento de la gente. Estimo que el Capellán debería tener un lugar asignado y un jefe señalado con quien coordinar la actividad, y quien le informaría dónde se hallan los grupos de soldados o personal a quien atender.

* 2a. Etapa. La acción bélica.

La noche del 30.04 regreso a mi hangar en el que poca gente va a pernoctar pues han ido ya a sus posiciones. Entre paréntesis me encuentro ya mi bolso aeronáutico con buena parte de mi equipo, pues lo han llevado por error a Darwing con el equipaje de los pilotos de Pucará. Ignoraba que el bolso debería tener bien puesto el nombre y apellido para evitar este tipo de confusiones. Me quedo en el hangar, como dije, junto a los demás y nos despertamos violentamente a las 04.40 a.m. cuando el primer bombardeo aereo. A Dios gracias los impactos son próximos, solamente, y hoy lo puedo narrar.

Nota: De haber tenido la instrucción a que aludo en la página anterior, creo que no hubiera permanecido en esa posición expuesta. Y tampoco el resto de la gente que allí estábamos (dos del GOE y gente de ejército). Precisamente esa mañana se produjeron las dos o tres primeras bajas de soldados que no estaban correspondientemente protegidos en pozos de zorro. Ignoro si se tenía ya conocimiento de que sé daría ese ataque sorpresivo. Y si se tenía, parece que mucho no se creyó.

Durante ese día, una vez que aclaró, me dirigí hacia la torre de vuelo y cuando comienzan los ataques de los Sea Harriers ya alguien se encarga de avisarme y hacerme protegen en pozos donde nos amontonamos todos los imprevisores. En los cambios de pozos dejo mi bolsa de dormir y mi manta, que ya no aparecen poco después. Visito gente, posiciones, constato el daño que han hecho los bombardeos y hacia media tarde emprendo el repliegue hacia Puerto Argentino, caminando y uniéndome a otroe grupos que hacen lo mismo.

Nota: Me consternó un pooo la pérdida de mi equipo y también haber observado un saqueo de los depósitos de la FA en el aeropuerto, por parte de soldados de ejército. Ya comenzaban a rodar los que después llamaríamos "los mutantes". Ya se notaba que había necesidades primordiales en ese primer día. Luego se hará el depósito de FA en la ciudad. Ya otros se ocuparán de este tema sobre el abastecimiento.

Durante mi trayecto hacia la ciudad, trabo conocimiento con un fotógrafo de Telam, que a mi "sugerencia" me invita a vivir con

en grupo y así lo hago. Pasaré allí el mes de mayo, avisando en el CIC dónde me encontraba.

Nota: Tampoco aquí tengo conocimiento de cual sería mi ubicación como alternativa de que se diera la guerra, como de hecho se dió. Ni me informaron los jefes de Darwing, que tenian otras cosas de qué ocuparse, y tampoco yo me ingenié para averiguarlo. De hecho lo pasé bien con esa gente hasta comienzos de junio.

Durante ese mes de mayo iba al aeropuerto cada dos o tres días para celebrar la misa, o visitar la gente del GOE, sanidad, torre de vuelo y a veces las posiciones de los artilleros, dentro de las posibilidades que el enemigo nos daba. También he celebrado la Misa en el CIC, a pedido del Brig. Castellano, en la Escuelita en la que se hospedaban los oficiales y suboficiales en ~~xxxxx~~ turno de descanso (los que trabajaban en el aeropuerto y los artilleros), en la ~~Casa de Piedra (depósito de FA). También he celebrado la Misa en la~~ Capilla Católica del pueblo par la gente de cualquier arma, los días domingos. He visitado el hospital en el que había un capellán fijo y otras casas, con la gente de Comunicaciones, o de Radar, e también de marina y ejército.

Nota: En una palabra actividades sin plan previo y posiblemente he ido poco al aeropuerto, cada vez menos aún, por la gran presión de las alarmas rojas que eran cada vez mas frecuentes.

Cuando la rendicion ya vivia en el Upland Goose Hotel, al que me trasladé el 1º de junio por orden de la Gobernación. Allí trabé relación más próxima con los capellanes de marina y ejército que ya residían desde el comienzo. Nos repartíamos las tareas, en especial los días sábados y domingos. Pero siempre de un modo un poco anárquico: cada uno veía qué podía hacer y dónde.

Nota: En general todo este período fue un poco sin planificación previa y según se daban los acontecimientos. Lo más problemático eran los traslados que dependían del "dedo", cosa difícil en tiempo de economía de todo.

* 3a. Etapa. Postguerra. Prisión

Producida la rendición, el 14 de junio, me traslado al aeropuerto y soy muy amablemente recibido por el Sr. Com. Destri, jefe del mismo. Me alojo en su bunker y allí pasamos un par de días. Recibida la orden de trasladarnos al puerto para embarcarnos, nos ponemos en marcha con ese objeto y somos derivados los oficiales a un lugar a parte, para comenzar luego nuestro período de prisioneros desde el 15.06 hasta el 14.07.

Soy el único capellán que ha permanecido en la Isla y tengo que enfrentar esta nueva situación sólo. He podido conservar mi equipo de altar portátil con los elementos litúrgicos para las celebraciones y voy atendiendo sucesivamente a los tres grupos en que los ingleses nos han dividido: oficiales, suboficiales y soldados. Luego habrá un cuarto grupo formado por los oficiales que iban siendo interrogados y luego apartados del resto, a los cuales también tuve acceso, en virtud del tratado de Ginebra que me autorizaba a visitar todos mis compatriotas. La Cruz Roja nos visita y nos ha procurado el texto.

Conozco al llegar a San Carlos, primera etapa de nuestra prisión, a un Capellán católico inglés de los marins, que se muestra muy amable y me ofrece cualquier apoyo para la asistencia religiosa. Me entero luego, por los prisioneros más antiguos, que ya hubo una Misa con argentinos y británicos, con intérprete, y en el momento de darse la paz estrechándose las manos, con los marins quienes se adelantan para hacerlo.

Ya en ese momento estoy más "canchero" y me adecúo al resto de la gente sin inconvenientes. Puedo celebrar misa, predicar y confesar a los que así lo desean

Hacia fines de mes, debemos dar un responso a 9 argentinos enterrados allí (probablemente heridos en Darwing y que fallecieron en San Carlos, que era Hospital inglés). Ese acto religioso lo ha pedido el mayor inglés que nos dirige. La víspera vamos con un oficial y algunos suboficiales para rodear de alambre el predio que ocupan las tumbas y pintar las piedras y cruces. Al día siguiente vamos en dos grupos: primero el grupo grande de todos y luego el pequeño grupo de los jefes de mayor jerarquía que fueron separados después del interrogatorio.

En esa época un suboficial inglés, que habla castllano, y que parece de inteligencia, me aborda para expresarme que ignoraban mi presencia en el grupo hasta que se hicieron las fichas de la Cruz Roja, disculpándose por un lado, pero por otro lado lo veía positivo para tranquilizar los ánimos.

El 1º de julio nos trasladan al barco St. Edmund, que sería nuestra nueva prisión hastael 14 de julio en que desembarcamos. En el barco sigue el trato correcto hacia mi persona y la atención para que pueda visitar todos los sectores del barco, incluso al Brigadier y los Generales que allí estaban, pues cada sector estaba aislado del resto. No interferían mis recorridas, pero siempre acompañado por un "escolt". Celebro misa un domingo para todos los 600, lo que no fue conveniente, pues era imposible de participar por el amontonamiento de gente y lo incómodo y ruidoso del lugar. Al siguiente domingo hubo dos misas en otro lugar más adecuado, que permitió una mejor participación. Los guardias, muy respetuosos, no empuñaban sus armas durante las ceremonias.

También me llevaron un sábado en helicóptero al monte Tembledow, para inhumar unos cadáveres argentinos. Una vez colocados en las bolsas que los ingleses proveen, los traemos al cementerio de Puerto Argentino, donde doy un responso en castellano, luego otro en latín junto con Mons. Spragom, Obispo Católico del lugar, y al terminar la oración un soldado galés ejecuta un toque de diana rindiendo honores.

> Nota: De paso hago notar que de los nueve difuntos, sólo un subteniente tenía su medalla identificatoria (N.I.252.259); un soldado tenía una carta en el bolsillo con el nombre. El resto, y otro 4 cadáveres que no trasladamos por hallarse en los pozos de zorro y no poder sacarlos, no tenían ningún nombre ni indicación para identificarlos (6 de ejercito, 4 de marina y un cabo de marina que reconoció el Capitán que me acompañaba). Sugerencia: señalar la identificación en el borceguí, como parece que hacen los judíos.

A todo esto todavía permanecían en tierra 36 hombres de las compañías de Ingenieros para señalar los campos minados. (20 de ejército y 16 de marina, o viceversa). Están a cargo de un oficial inglés que es hijo de andaluza, con lo cual habla un perfecto castellano. Esa tarde me hace quedar para acompañar a los nuestros y celebrarles misa al día siguiente. Esa noche es el día de los paracaidistas que en Inglaterra celebra su fiesta. Aquí este señor organiza una guitarreada, trae abundante cerveza y pasamos un par de horas en una increíble camaradería. Esa noche me lleva a dormir a su casa, sin ningun tipo de vigilancia. Celebro al día siguiente en la Capilla del pueblo y me regresan al barco sin novedad.

También como detalles del trato brindado al capellán por el enemigo , poco antes de zarpar hacia el continente me quiere conocer un

C1/8E

Pastor Anglicano, quien me obsequia un Nuevo Testamento en inglés de los que usan sus soldados. Es un librito pequeño, de bolsillo, flexible y fuerte. Intercambiamos insignias de capellanes. Buena persona, a quién le sorprendió la piedad de nuestros hombres durante la ceremonia de la misa que él había presenciado.

Finalmente el 12 de julio ponemos proa hacia el continente, con un gran alivio y una gran esperanza. Llegaremos el 14 a P. Madryn.

Otras reflexiones:

Claro que ignorábamos que participaríamos en una guerra. Pero de todos modos pueden servir algunas sugerencias de preparación como si se pudiera dar.

Debiera prepararse a la oficialidad y a la tropa remotamente para esta vivencia, bajo la óptica espiritual. No hay duda que la situación peligro, angustia, soledad, separación de la familia, son un rico cultivo de lo profundo religioso que surge en cada uno de nosotros en situaciones límite. En este caso en particular, en una isla, la gente se sentía "aislada" y provocaba una saludable reacción de tipo religioso: oración en común, participación devota de la Santa Misa, recepción de sacramentos. Esto último no tanto, precisamente por la falta de preparación remota: conocimiento y vivencia de nuestra fe.

O sea que se debería dinamizar en la paz estos aspectos que figuran en los reglamentos. No sólo cumplir la letra.

Más próximamente, se puede señalar el ejémplo de nuestros próceres profundamente creyentes y hacer una jornada de sacramentos para todos los que parten a la guerra (cuando se preve, lógico)

Y en la guerra preocuparse de que el capellán tenga una movilidad dentro de un organigrama, para hacerse presente en todos los frentes y lugares donde hay tropa, o donde su presencia es necesaria. Eso coordinado con un encargado militar de programar los lugares, días y horas.

Eramos esta vez sólo 12 capellanes, pero personalmente yo tenía tiempo libre para realizar visitas. Y sin embargo no las hice por falta de medios, o de compañía también. O por falta de plan u objetivos conocidos y señalados. Podría también hacerse esto entre capellanes, pero debidamente informados de las necesidades. Algunos colegas tuvieron asegurado el transporte por los jefes de unidad correspondientes, que se preocuparon por este aspecto.

Se que muchísimos soldados y jefes no han visto un capellán en todo el tiempo que pasaron en la isla. Y estoy convencido de que junto con la mistica nacional (que hubo de ser mucho más fomentada e inculcada) debería trabajarse esta area, que a parte del efecto sobrenatural que nos enseña la fe, produce en el hombre en peligro una paz y tranquilidad especial que lo serena ante las situaciones stressantes

Mi sola presencia producía ese efecto, aún antes de hablar o realizar algo netamente religioso. Y reclamaban por mi presencia cuando había un tiempo que no llegaba a algunos lugares.

Otro punto importante es que, a mi llegada a los diversos lugares que he visitado, en seguida me asaltaban con preguntas como: Ud. que está al tanto, qué pasa? Cómo va la cosa? Qué se dice? etc. esperando que yo les llevara tranquilidad y seguridad, o la palabrita esperada ya todo se terminó. De esto nuestra gente tenía muchas ganas. Aunque por otro lado, al menos en el aeropuerto se mantenian firmes en sus posiciones.

El capellán es un buen órgano de comunicación. Se lo debería apro-

vechar informándolo cada día para llevar las novedades positivas a la gente.

En algunas posiciones no existía radio transitor ni otro tipo de comunicación, ni con el mando inmediatamente superior. Por lo que se vivía en la ignorancia más crasa de lo que ocurría y mi llegada era un poco la esperanza de enterarse. Es importante esta situación de seguridad para mantener alto el espíritu del combatiente.

Otro punto a señalar. Para algunos capellanes y también oficiales de algún arma, esto era una "guerra santa". No podíamos perder porque "los ingleses son herejes y no quieren a la Virgen". No corresponde esta fanatización. No es por cierto problema militar, sino religioso. Pero lo señalo, porque esta actitud distordiona la fe. Tan es así que a pesar de todo lo dicho, la guerra se pierde.

Conclusión: El area religiosa debe ser considerada tan importante como las demás. A parte de las convicciones de nuestras fuerzas armadas, y especialmente de la gran mayoría de nuestros soldados, esa atención religiosa robustece al combatiante y tranquiliza a su familia que se sabe unida a él por la oración.

Los ingleses traían 3 capellanes católicos y 4 anglicanos. Como nada en ellos era improvisado, se puede suponer que es necesario el apoyo espiritual en cualquier tropa del mundo.

Bs. As. 04.09.82

C1/83
C1/8E
Desaparecido

A-2

INTELIGENCIA

C1/8F

A-3

OPERACIONES

OPERACIONES

COMPONENTE AEREO

MLV.

C1/8F

SECRETO

INFORME DEL AREA OPERACIONES (C.A. MLV)

EVOLUCION DE LA SITUACION GENERAL

1. La operación de asalto a la isla se produjo conforme lo planificado, aunque con 24:00 horas de demora a causa de las condiciones severas de mar que obligaron a reducir la velocidad de desplazamiento de la flota. Al respecto cabe consignar que un helicóptero PUMA de EA quedó fuera de servicio como consecuencia de los golpes recibidos al soltarse las amarras en el interior del hangar del Rompehielos Alte IRIZAR.

2. La información de la situación en la isla fue proporcionada, conforme lo previsto, por el Oficial adelantado de FA. Cabe consignar que el citado Oficial no pudo controlar el aeródromo según lo planificado, en razón de la vigilancia operada sobre el mismo. El informe del Oficial Adelantado se adjunta como Apéndice 1.

3. Tal vigilancia, así como otras medidas de seguridad adoptadas en la isla, se produjeron como consecuencia del conocimiento anticipado de la operación en desarrollo por parte del personal inglés.

4. El 04 ABR 82 el Cte TO ordena al EM iniciar la planificación para la defensa de la isla. Aproximadamente a las 20:00 horas se ordena preparar un Plan Esquemático para ser expuesto por el CTO a la JM en Buenos Aires, que debía estar concluído para las 07:00 horas del día 05 ABR 82.

5. En lo correspondiente a Fuerza Aérea se efectuó una apreciación general de las posibilidades de los distintos sistemas de armas de la Fuerza para operar en ese TO lejano y atípico, poniéndose de manifiesto las serias limitaciones operativas existentes y la penalización que impone la distancia para el reducido radio de acción de los medios propios (Apéndice 2).

6. Durante el proceso de planeamiento, el Componente FA mantiene permanentemente informado a los otros componentes el modo de acción previsto por FA y los AADD previstos de operación. Se plantea entonces el requerimiento para la defensa del AD DARWIN, el que es aceptado por Ejército, asignándose inicialmente una Ca de Infantería, con previsiones para una mayor asignación de medios conforme la disponibilidad.

7. Efectuado el despliegue, la Ca solicitada para la defensa del AD DARWIN (BAM "CONDOR"), toma posiciones en una escuela distante aproximadamente un kilómetro del AD donde disponen la defensa de un Punto Fuerte, desconociendo el fundamento del despliegue a dicha zona. Tras múltiples gestiones posteriores que incluyen la intervención del CTO, se adopta el AD como objetivo a defender y se incrementan los medios a un Regimiento, completándose el despliegue a la zona de RI 12.

8. La prioridad asignada por Ejército para el despliegue del RI 8 a FOX y posteriormente del RI 5 a HOWARD, hizo que el despliegue del RI 12 a DARWIN fuera en su mayor parte cumplido con los helicópteros de FA. Si bien en Ejército se intentó teóricamente conservar sus helicópteros para los desplazamientos de la reserva aeromóvil durante las operaciones, fueron igualmente utilizados en otros traslados.

9. Para la planificación de la defensa, el principal inconveniente que manifestó Ejército, era la imposibilidad de determinar con exactitud el lugar del desembarco, por lo que la defensa debía cubrir dicha posibilidad en los 360°de Puerto Argentino, adoptándose el concepto de defensa de un Punto Fuerte con el objeto de abarcar todas las posibles direcciones de ataque. Esto condujo a adoptar un rígido sistema defensivo que contaría con un Regimiento de Infantería operando como reserva aeromóvil. El RI 4, previsto a tal fin, fué finalmente desplegado en la primera línea oeste de la defensa. Por otra parte, la progresiva reducción de helicópteros disponibles, no alcanzaban para completar el transporte masivo de un Regimiento.

10. Una preocupación permanente del Componente FA durante la Planificación, fue el de la organización del sistema para la acción conjunta. Cabe consignar que para el Componente Ejército solo constituía una preocupación la disponibilidad de un OEEFA en forma permanente junto al CT. Teniendo en cuenta la reducida disponibilidad, la falta de confiabilidad y seguridad de los elementos de comunicaciones de las otras fuerzas, se acordó reducir al mínimo las líneas de comunicaciones y simplificar al máximo el esquema orgánico para el accionar conjunto. Por tal motivo se adoptó la orgánica señalada en el Apéndice 3, acordándose que los Comandos de los tres Componentes se establecerían en el mismo PC (STANLEY HOUSE).

11. El CATO se estableció en forma inmediata conforme a lo acordado (11 ABR 82). El CTTO lo hizo en los últimos días de abril, casi sobre el comienzo de las hostilidades. El CNTO no lo materializó.

12. El esquema orgánico adoptado funcionó relativamente bien entre el CATO y el CTTO, ya que la proximidad física de ambos organismos operaciones favoreció la tarea. Con relación al CNTO, su ausencia del PC establecido no fue trascendente para el accionar conjunto en razón de no haber contado con elementos significativos bajo su mando (BIM 5 bajo control operacional CTTO - GADA bajo control operacional CATO).

13. Con relación a Ejército se presentaron inicialmente problemas para conocer el movimiento de sus helicópteros, pero fue solucionado cuando aceptaron cumplir lo previamente acordado de destacar un coordinador ante la MITA del CIC.

14. Igual inconveniente se produjo inicialmente para dar las alarmas a las unidades terresrres desplegadas, lo que se solucionó con la presencia de un oficial de enlace de Ejército en el CIC en comunicación con su Comando. No obstante se infiere que la información no llegó por lo menos en tiempo a los interesados, ya que no hubo reacción de las armas automáticas ni de los fusileros ante el pasaje sumamente bajo efectuado de los aviones enemigos sobre la propia tropa, no obstante haberse impartido en tiempo, la alarma desde el CIC.

15. El CNTO asumió el Comando de pequeñas embarcaciones: dos de la FIC (MONSUNEN y PENELOPE) una del gobierno de la isla (FOREST), dos lanchas guardacostas de la PNM, una lancha privada (YEGUIN) y tres buques de transportes navales (Islas de los Estados, Bahía Buen Suceso y Río Carcarañá). Un Oficial de enlace actualizaba periódicamente la posición de estas embarcaciones en el CIC. Asimismo en el CIC se contó con un Oficial de enlace de ARA, que además de retransmitir las alarmas a los elementos orgánicos navales cooperó en llevar un ploteo paralelo en el que se registró graficamente el desplazamiento de los ecos, facilitando la estimación de la posición de los portaaviones.

16. Debe señalarse que por la absoluta desinformación del enemigo por parte de las otras Fuerzas, el CIC pasó a ser el centro neurálgico de la información táctica. El sistema de vigilancia establecido cubrió no solo el ámbito aéreo, sino que abarcó la observación terrestre y naval de casi toda la Isla Soledad y adyacencias. Ello motivado por la casi absoluta falta de elementos de superficie desplegados en la búsqueda de información y la carencia en Ejército y Armada de un sistema organizado y equipado para recoger y concentrar información.

17. Desde el inicio de la planificación de la defensa, el Componente FA observó que era necesaria la adopción de ciertas medidas de seguridad para con la población, que hacían al efectivo control de la misma con el objeto de evitar la fuga de información de la isla, asi como proveer a la misma seguridad física del personal y material desplegado. En tal sentido se requirió primero al CTTO y luego al propio Gobernador Militar lo siguiente:

1°) Control de los movimientos de la población, para evitar el éxodo generalizado que se produjo desde la capital al interior de la isla. Esto resultaba particularmente importante para el personal identificado como integrante del Cuerpo Civil de Defensa que había recibido instrucción militar de parte de los Royal Marines. El conocimiento previo de quienes integraban este grupo, así como la clara identificación disponible de los elementos mas reaccionarios a la ocupación argentina no hubiera demandado un gran esfuerzo y se juzgó imprescindible efectuar como mínimo su control. El requerimiento se cumplió parcialmente y tarde, ya que se materializó una vez que se encontraba en pleno desarrollo el despliegue operacional.

2°) Control de depósitos de armamento ocultos para el cuerpo civil de defensa. Por razones obvias se requirió su búsqueda e incautación; medida que no se cumplió.

3°) Incautación de los equipos de comunicaciones HF en poder de civiles, con el objeto de evitar la transmisión de información al enemigo. Cabe señalar que la gran cantidad de licencias registradas de radioaficionados y la falta de equipamiento adecuado para la vigilancia de las emisiones imponían proceder a su incautación como único medio de control. Ello no afectaba los servicios normales de las islas, ya que la población podía mantener sus enlaces VHF. El requerimiento fue cumplido solo en un mínimo porcentaje, careciendo por lo tanto de valor.

4°) Incautar el armamento en poder de civiles, por tratarse de una población naturalmente hostil a la ocupación argentina. Solo se procedió a invitar a hacer la denuncia y entrega del armamento.

5°) Impedir las reuniones de grupos significativos que pudieran ser empleados para la preparación de la resistencia. Sobre el particular, nunca se adoptó una medida de control.

6°) Control de las comunicaciones internacionales en poder de la empresa CABLE AND WIRELESS. Las comunicaciones telefónicas al exterior se limitaron a las efectuadas al continente, y el servicio de telegrama permitía su control desde el momento de su imposición. No ocurría lo mismo con el sistema de TELEX que operaba con teletipos remotas en las distintas estancias, siendo esto una deficiencia en el control de las comunicaciones.

7°) Control de vehículos estatales, que fueron sustraídos por los usuarios para evitar su empleo por las fuerzas argentinas, lo que originó serios problemas para los transportes del personal y material. La novedad fue subsanada posteriormente.

8°) Control de vehículos particulares, que fueron en gran proporción pintados con una cruz roja que los identificaba y cuya justificación se desconocía.

18. Con relación al Puesto de Comando cabe señalar que se optó por su emplazamiento físico en una casa habitación (STANLEY HOUSE) destinada originalmente a vivienda de estudiantes del interior. La misma contaba con la ventaja de su amplitud, ser una de las pocas construcciones de material de la isla y encontrarse disimulada entre el resto de la población.

19. Sin embargo, la proliferación de antenas, la alta concentración de vehículos, particularmente de Ejército, y la magnitud del personal militar cirulante en la zona, terminó por facilitar la identificación del mismo al enemigo, el que materializó un ataque fallido con helicópteros con misiles presumible-

mente destinados al PC. Al respecto cabe tener presente que consciente de la falta de seguridad del PC, el componente aéreo requirió permanentemente la preparación de un PC subterraneo y mimetizado, lo que fue considerado innecesario por parte de los otros componentes.

20. Cabe señalar que despues del ataque de referencia, el CTTO se instaló con su órgano operaciones e inteligencia en otra casa. De esa forma, se perdió el Puesto de Comando Conjunto que se había acordado incialmente, y en el lugar previsto solo se encontraba el Componente Aéreo con oficiales de enlace de las otras Fuerzas. Dado la falta de seguridad del PC, el Componente FA se trasladó transitoriamente a la Secretaría Colonial hasta la instalación definitiva, una semana más tarde (12 JUN 82) en otra casa que reunía condiciones de seguridad y ocultamiento. Producida la separación de los Comandos Componentes, FA contó con los oficiales de enlace de las otras Fuerzas, e hizo lo propio, manteniendo un OEEFA ante el Componente Terrestre.

ASPECTOS RELATIVOS A LA PLANIFICACION

21. En relación a la planificación se observó lo siguiente:

1°) Deficiencias en la determinación de tareas a cumplir por el personal: El día de salida de la Flota desde Pto Belgrano (28 MAR 82), se le ordena al OEEFA asignado ante el CTO, hacerse cargo también del Departamento Personal del EM del TO, funciones que retiene hasta producirse el desembarco. A partir de ese momento es asignado al Departamento Asuntos Civiles, tareas que cumple hasta la asunción del Gobierno por parte del General MENENDEZ, para desempeñarse luego como Oficial de Operaciones del Componente Aéreo en MALVINAS.

2°) Desconocimiento de la operación por personal directamente involucrado en la misma: En este sentido debe señalarse que el OEEFA tomó conocimiento del PO el día antes de ser embarcado con la flota para la ocupación y el órgano operaciones lo hizo dos días antes de la ocupación, lo cual condicionó las previsiones a adoptar por desconocimiento de las características del ambiente operacional.

3°) No se previeron alternativas para el control del aeródromo (ECCO): Para asegurar la operación aérea, el Plan contemplaba la instalación de un ECCO en el AD, tarea que inicialmente sería cubierta por el Oficial Adelantado. Imposibilitado de trasladarse por la vigilancia impuesta, la tarea de control fue asumida por el OEEFA a bordo de la Fragata SANTISIMA TRINIDAD (Buque insignia), quien contaba con enlace efectivo con la Fuerza de Desembarco (Alte BUSSER). Obtenida la confirmación de la operatividad de la pista, se autorizó el aterrizaje del primer avión, el que continuó operando como TWR hasta el arribo del ECCO en un avión posterior. La alternativa para el control del aeródromo pudo haber sido prevista mediante un ECCO con las fuerzas de desembarco, asegurando de ese modo la operación aérea.

4°) No se aseguró la coordinación previa que impidiera fricciones entre las Fuerzas durante la operación: Como consecuencia de la orden existente de no autorizar el aterrizaje de aeronaves no contempladas en el Plan de Transporte Aéreo, surgió un inconveniente con un avión F-28 de ARA que intentó el aterrizaje en la isla. Ante la negativa del mismo de aceptar la orden de dirigirse a la alternativa, y encontrándose bajo su nivel de combustible, se lo autorizó al alterrizaje. Esto generó asperezas entre los Componentes que debieron ser eliminadas mediante la adecuada coordinación previa.

5°) El Plan de Transporte no tuvo en cuenta las disponibilidades de descarga en el AD de destino: A partir del cuarto día de operación se observó un congestionamiento del AD Malvinas producido por el arribo simultáneo de varios aviones o con escaso espaciamiento en tiempo, lo cual ocasionó trastornos hasta el punto de haberse tenido que hacer regresar aviones sin aterrizar por haberse excedido las posibilidades y medios de la terminal.

ASPECTOS RELATIVOS A LA OPERACION

22. Con referencia a los vuelos de transporte realizados para el abastecimiento de la isla, se observó lo siguiente:

1°) Que los aviones llegaron en múltiples ocasiones con indicativo e IFF diferente al pasado previamente desde el continente, y frecuencias de VHF cambiadas.

2°) Que diariamente se anunciaba la operación de aviones de transporte naval, los que normalmente eran cancelados a último momento, una vez implementados todos los servicios de apoyo; con el consiguiente recargo de servicio al personal e injustificada exposición al fuego naval y ataques aéreos. En contadas oportunidades se concretaron estas operaciones.

3°) Que el Comandante del TO centralizó en el COL (Centro de Operaciones Logísticas), la responsabilidades del transporte y distribución de los abastecimientos que ingresaban a la isla. Ello motivado por la reducida disponibilidad de vehículos de carga. En la operación de este organismo se observó:

a) Falta de seguridad en el manejo de la información, que hacía que esta pasara al conocimiento de la población, con el consiguiente peligro de ser conocida por el enemigo, lo que obligó al Componente Aéreo a retacear este tipo de información.

b) Falta de disciplina en los desplazamientos hacia y dentro del AD. La circulación de vehículos en grupo y con luces encendidas, denunciaba la operación y afectaba la seguridad de las aeronaves, cuyos pilotos resultaban encandilados o confundían la pista necesariamente balizada con un mínimo de luces. Esto movió a que con

el correr de las operaciones se informara al COL los movimientos de aeronaves para que previeran su arribo al AD 00:30 minutos despues de la hora prevista de aterrizaje, asegurando así que el movimiento de los vehículos terrestres no interferiría la operación aérea.

c) Que la carga no arribó a la isla adecuadamente clasificada, generándose inconvenientes en su diligenciamiento e incluso la pérdida de algunas cargas. En tal sentido, debe asegurarse que la carga sea paletizada y que cada palet sea para un determinado destinatario.

4°) Que el problema de falta de seguridad apuntado para el COL en lo que hace al manejo de la información de vuelos previstos, se repitió en mayor escala entre los otros Componentes del TO, donde las operaciones de transporte eran previamente conocidas hasta por los más bajos niveles (soldados) y entre los que los vuelos de transporte representaban un particular y diario incentivo. Esto condujo a ocultar al conocimiento de EA y ARA las operaciones previstas.

5°) Ocupación de bodega de carga con el transporte de material no operativo o de prioridad secundaria. Tales es el caso del transporte de una estación de televisión, televisores, leña, corderos, casas prefabricadas, garrafas y cilindros de gas, etc.

23. En cuanto a las operaciones de ataque cumplidas desde el continente cabe señalar que en términos generales no se contó con ningún tipo de control sobre las mismas. Efectuado el requerimiento operativo y ordenada posteriormente la misión, el CATO mantenía informado por HF al avión retransmisor sobre la posición de las PAC enemigas y los eventuales cambios producidos en la posición del OM, con el objeto de que fuera éste el que informara a los aviones atacantes.

24. Dado lo bajo de las aproximaciones, en general no se mantuvo contacto radial directo con los aviones atacantes, excepción hecha de los ataques nocturnos apoyados con el guiado del radar de Puerto Argentino.

25. Si bien la solución adoptada para el enlace con los aviones a través del retransmisor es buena, no fué óptima, ya que la comunicación se hizo siempre en texto claro, afectando la seguridad de la operación.

26. Se aprecia que todo enlace tierra-aire con el retransmisor, actualizando información, debe hacerse por un sistema cifrado con el objeto de no facilitar la inteligencia enemiga.

27. La falta de control apuntada sobre las operaciones de ataques y la falta de información por parte de la FAS sobre cancelaciones o demoras trajeron aparejados inconvenientes de coordinación con las otras Fuerzas, por la suspensión del fuego de artillería.

28. El procedimiento descripto anteriormente fué el utilizado para el ataque a los buques enemigos, los puntos de desembarco, las concentraciones de personal y material, así como los emplazamientos de artillería de campaña. Debe tenerse presente que en virtud de que nunca el Componente Terrestre efectuó un requerimiento de apoyo de fuego cercano, no se llegó a operar y medir con exactitud la eficiencia de los EECCAA, ya que por la distancia de los OOMM a la línea principal de combate, los blancos apuntaban a objetivos de interdicción y permanecían fuera de la zona de influencia de los OOCCAA.

29. En cuanto a los Oficiales enviados como Observador Control Aéreo Adelantado (OCAA), estos no tenían una adecuada instrucción ni adiestramiento, sino solo su experiencia como piloto Etapa III de diferentes sistemas de armas. Fue necesario que personal del EM del Componente Aéreo dedicara tiempo a dicho entrenamiento para darle al personal un nivel de idoneidad que le permitiera cumplir con sus tareas. En este sentido es necesario que el personal que se desempeñe como OCAA tenga no solo conocimiento sino tambien experiencia en la tarea. Caben las mismas consideraciones para el personal de comunicaciones asignado a cada Equipo Control Adelantado (ECA).

30. De las operaciones de exploración y reconocimiento solo se recibió información de su ejecución por el posible ingreso en zona radar, pero en términos generales se mantuvieron en total silencio de radio.

31. En cuanto a las operaciones helitransportadas, se observó en general excesiva demora en la carga y descarga, lo que pudo haberse visto facilitado por el transporte de carga en suspensión Es por ello que se aprecia que la totalidad de los helicópteros empleados en operaciones deben poseer la capacidad de transporte de carga suspendida. La operación demostró la importancia del empleo efectivo de este material para el transporte de material, personal y como plataforma de tiro. En tal sentido, las fuerzas enemigas efectuaron un empleo intensivo del mismo, mediante operaciones diurnas y nocturnas en todo tiempo.

32. Con relación a las operaciones de búsqueda y rescate con helicópteros sobre el agua, no se efectuó ninguna; debiendo señalarse que con posterioridad a quedar fuera de servicio el helicóptero PUMA de Prefectura Naval, no se contó con otro medio con capacidad para ejecutar este tipo de tareas. Debe señalarse que las mismas se vieron dificultadas en su ejecución por la superioridad aérea enemiga que se materializó en la presencia permanente de patrullas de combate sobre la isla, la falta de precisión en cuanto a los lugares de posibles eyecciones y la demora en recibirse la información de las eyecciones. No obstante se cumplieron importantes operaciones de rescate, mediante el empleo de helicópteros o por patrullas de las otras Fuerzas.

33. Con relación a la Artillería Antiaérea es necesario tener presente que si bien durante el comienzo de las operaciones actuaron con un alto grado de eficiencia, el desgaste que sufre

el personal afectado a esta tarea es sumamente alto, y en consecuencia se observó una progresiva reducción en su rendimiento, lo que se hizo mas notable en razón de ocurrir justamente en los últimos días, cuando el enemigo encontró también las avenidas de aproximación con las que hostigó los emplazamientos de infantería y artillería. El régimen funcional de la artillería antiaérea será espuesto en detalle por el informe del CIC y de la propia artillería, sin embargo debe destacarse:

1°) Falta de elementos técnicos de apoyo desplegados en la Artillería Antiaérea de Fuerza Aérea.

2°) Falta de conocimientos técnicos por parte de Ejército para solucionar las fallas que se registraban.

3°) Falta de conocimiento por parte de las otras FFAA del material aéreo propio y del enemigo, lo que provocó que en reiteradas oportunidades hicieran fuego sobre los aviones propios, ocasionando bajas injustificadas, maxime teniendo en cuenta que habían sido notificados de la presencia de aviones propios en la zona y habersele ordenado consecuentemente el estado de "alarma blanca".

4°) Falta generalizada de disciplina de fuego, que condujo a que las distintas armas de tubo hicieran fuego a distancias y/o altura del blanco que lo situaban indiscutiblemente fuera de distancia de tiro.

5°) Falta de conocimiento de Ejército para la operación del flamante sistema de lanzador ROLAND.

6°) Falta de aptitud de la Artillería Antiaérea 30mm de ARA de guiado óptico.

7°) Falta de aptitud de los sistemas de misiles TIGER CAT de Ejército y Armada.

8°) Falta de aceptación por parte de las otras fuerzas del desgaste producido en los operadores de la Artillería Antiaérea y negativa a su reemplazo en forma total o parcial.

34. Con respecto a la utilización del avión IA-58 en el TO Malvinas, debe señalarse que el mismo cumplió un importante papel en tareas de Reconocimiento Ofensivo previo al desembarco en SAN CARLOS, pero luego debió ser restringido su empleo dadas las reducidas posibilidades de supervivencia ante defensas bien constituidas. No obstante esa seria limitación producto de su baja velocidad, cumplió tareas de apoyo de fuego en DARWIN y contra emplazamientos de artillería de campaña con cohetes.

35. Se aprecia que el empleo del IA-58 con bombas convencionales o NAPALM, en TTOO como el de Malvinas, con reducidas posibilidades de ocultamiento y buena defensa antiaérea, no resul-

tan aceptables por las razones apuntadas precedentemente. Por otra parte, el sobrevuelo de las posiciones enemigas lo hacen igualmente vulnerable al fuego de las armas livianas de la infantería. Por ello se aprecia que su empleo mas eficaz debe lograrse con cohetes del mas grueso calibre y que permitan su lanzamiento a distancia.

36. No obstante que las características de este sistema de armas serán tratadas por separado, se aprecia convenientemente puntualizar las deficiencias operativas mas significativas observadas en este material:

1°) Debilidad del montante de la rueda de nariz.

2°) Falta de blindaje protector de la tripulación.

3°) Excesiva demora para las operaciones de puesta en marcha.

37. La experiencia de las operaciones determina que debe considerarse materialmente inefectivo al fuego naval con calibres reducidos como el empleado por el enemigo (4,5 pulgadas), no obstante la importancia del efecto moral sobre la tropa. Todas las bajas sufridas por efecto del fuego naval ocurrieron cuando el personal se encontraba fuera de sus posiciones o desprotegido. Similar consideración cabe para el bombardeo aéreo.

38. Las tácticas aéreas antipersonales utilizadas por los ingleses fueron solo relativamente efectivas. Se pudo apreciar que, durante los primeros ataques realizados en el AD Malvinas, s baja altura con bombas BL-755 (tipo similar a la BELUGA), no fueron efectivos por rl buen uso que el personal hizo de las cubiertas y defensas, además de la gran cantidad de granadas que fallaron por haber sido lanzadas demasiado bajo. En la BAM "CONDOR", por el contrario, fueron efectivas contra el personal y los aviones por la circunstancial falta de cubiertas para los mismos (estaban trabajando sobre la pista al producirse el ataque). Sobre el final de las hostilidades durante los últimos 2/3 días de ataque a Puerto Argentino, al ser lanzadas contra las posiciones de infantería, fueron poco efectivas porque dicho personal se encontraba en buenas posiciones defensivas. Además hubo repetidos ataques contra el AD "MALVINAS" con bombas de fragmentación que explotaban en altura, provocando una lluvia de esquirlas, pero dado que el personal estaba debidamente advertido, no se produjeron víctimas. En síntesis, las armas antipersonales fueron efectivas contra personal fuera de cubiertas adecuadas, siendo su lanzamiento muy expuesto para las armas antiaéreas.

39. No obstante lo expuesto debe señalarse que un alto porcentaje del material destruido lo fue a consecuencia del bombardeo aéreo, naval y acciones terrestres de comando. Se aprecia que debieron implementarse mayor cantidad de refugios para el material, a pesar de las pocas disponibilidades locales para dicha tarea. Asimismo, se perdieron SEIS (6) aviones IA-58 en Isla BORBON, por acción de comandos helitransportados, acción que se vió favorecida por la casi nula protección que se brindó por parte del personal naval destacado en la zona. Los Comandos ingleses solo tuvieron que neutralizar reducidos puestos de centinela destacados en Bahía ELEFANTE, para poder destruir impunemente SEIS (6) aviones IA-58, SEIS (6) T-34C y UN (1) SKYVAN.

40. Los refugios de campaña se considera que deben ser del tipo mamelones o de doble pared de chapa rellenos de arena o tierra en su interior. Asimismo deben poseer techo, para que el enemigo en sus reconocimientos desconozca si se encuentran ocupados y que tipo de material hay en ellos. Su techo debe tener la suficiente dureza como para poder soportar granadas antipersonales del tipo "Beluga" o similar, y deben estar convenientemente dispersos de manera de no facilitar el tiro al atacante.

41. Con relación al control de fuego de la artillería antiaérea cabe señalar que debido a la eficiencia de la misma, se debe evitar el sobrevuelo de las zonas señaladas como prohibidas o de artillería antiaérea, siendo además imprescindible la utilización de IFF. Los derribos producidos a las propias fuerzas en Puerto Argentino y DARWIN, son prueba de la importancia de disponer de identificadores que absorban la falla de la tripulación que sobrevuela una zona de artillería antiaérea, o del operador. Respecto a éste último es necesario tener presente que la fatiga de combate reduce la capacidad de discriminar avión amigo o enemigo, y que la tensión acumulada puede hacer olvidar que se halla establecido el estado de alarma blanca.

ASPECTOS RELATIVOS AL APOYO OPERATIVO

42. En relación al equipamiento de comunicaciones debe señalarse que los equipos portátiles VHF/AM BECKER llevados para equipar la TWR Malvinas y los OOCCAA no tenían alcance suficiente para asegurar los enlaces tierra-aire (10 Km aproximadamente). Esta situación fue especialmente crítica durante la iniciación de la toma de Malvinas, en que las comunicaciones fueron necesariamente efectuadas desde los aviones en tierra (C-130).

43. Asimismo existió el inconveniente de no contar inicialmente con ayudas radioeléctricas. La radiobaliza del aeródromo tenía su timer que limitaba su operación a las horas diurnas.

44. Con respecto al VOR, fue necesario establecer una línea de comunicación directa desde el PC para asegurar su funcionamiento a requerimiento.

45. Con relación a las frecuencias de VHF se observó que en oportunidades fueron asignadas al AD Malvinas, frecuencias que excedían las posibilidades de los equipos disponibles, dado que la frecuencia más alta que se puede colocar en los VHF (AM) BECKER es de 135.95 Mh, abarcando las frecuencias consideradas de uso civil.

46. Asimismo es necesario destacar que en reiteradas oportunidades se repitieron enlaces entre distintos corresponsales sobre un mismo tema, motivado aparentamente por el trabajo aislado de algunos integrantes de los EEMM, siendo necesario atender esta situación que congestiona innecesariamente el tráfico y afecta la seguridad de las comunicaciones.

47. En cuanto al ECTA, resultaron insuficientes los medios

desplegados para apoyar la intensa actividad aérea desarrollada, habiendo sido necesario recurrir con frecuencia a los elementos del Grupo 1 de Mantenimiento. El informe en detalle se produce por separado.

48. Con relación al área inteligencia es preciso destacar que no se efectuó inteligencia sobre las comunicaciones del enemigo, así como tampoco se adoptaron medidas para su interferencia.

49. Si bien durante un corto espacio de tiempo se trasladó a la isla una unidad de Ejército para tales fines, la misma no concretó su tarea. Debe tenerse presente que con personal idóneo y material adecuado, se hubiese podido efectuar una buena actividad de engaño, escucha e inteligencia sobre las comunicaciones inglesas, que hicieron amplio empleo de enlaces en texto claro.

50. Vinculado al área inteligencia, se aprecia que se cometieron algunos errores en cuanto a la información brindada al país, exagerada a veces en cuanto a los éxitos logrados y poniendo de manifiesto en otras ocasiones información que no debió haber sido proporcionada al enemigo y que produjo inconvenientes en la isla. Así por ejemplo se informó de un ataque inexistente con aviones PUCARA al portaaviones HERMES y se reiteró permanentemente las condiciones de operatividad de la pista de Puerto Argentino no obstante los bombardeos y el fuego naval recibido. Esta información inducía al enemigo a repetir sus ataques, con las lógicas consecuencias para el personal propio desplegado.

51. En relación al material de apoyo de los aviones IA-58, se observó un reducido rendimiento de los equipos auxiliares de energía, así como una notable disminución en el rendimiento de las baterías. Todo ello a causa de las bajas temperaturas reinantes.

52. Las condiciones meteorológicas afectaron tambien al armamento y los sistemas de lanzamiento. La humedad y salinidad ambiental provocaron deterioros en las armas de tubo, así como en los contactos eléctricos de las coheteras LAU-61 y en los lanzadores SA-7. A las múltiples fallas de lanzamiento de estos misiles, deben agregarse fallas de hasta un 50% de los cohetes cargados en LAU-61. La similitud de las condiciones meteorológicas encontradas, con las existentes en nuestra costa sur, obligan a considerar en detalle este aspecto.

53. Se observó también que los aviones IA-58 inicialmente desplegados no estaban mimetizados, como así tampoco algunos equipos de apoyo como APU, unimog. etc. En condiciones muy precarias, esta novedad fue solucionada en la isla demandando un gran esfuerzo, por lo que es necesario recalcar la necesidad de mimetizar la totalidad de los elementos a desplegar previo a la ejecución del mismo, con el objeto de evitar la realización de la tarea en el TO en condiciones adversas.

54. Con respecto a los vehículos de los ECA, y a la luz de la experiencia recogida en la situación táctica netamente defensiva desarrollada en Puerto Argentino, se comprobó lo siguiente:

1°) Por las características del terreno los unimog no fueron aptos, ya que cuando se intentó su desplazamiento fuera de caminos se empantanaban, por lo que en un caso tuvo que instalarse lejos de las posiciones de la Fuerza a apoyar.

2°) Por su gran tamaño son dificultosos de enmascarar y/o ocultar. Son blanco fácil a los ataques aéreos y de artillería (DOS -2- ECAS fueron destruídos antes del ataque final).

3°) Cuando se montaron DOS (2) ECAS sobre vehículos livianos (Jeep WW) para favorecer su traslado y posterior desplazamientos, se generaron problemas para el abastecimiento de combustible por falta de nafta en el lugar de despliegue (caso HOWARD) y por no disponer Ejército de ese combustible.

4°) Los equipos de comunicaciones en HF GRINEL, demostraron ser altamente efectivos y seguros, pero al estar instalados en forma fija en los vehículos, le quitan movilidad al OCAA.

5°) No se contó con generadores para carga de baterías, por lo que fue necesario utilizar el motor del vehículo para su recarga. Además las baterías son voluminosas, pesadas y difíciles de transportar.

6°) Algunos vehículos no contaban con redes de enmascaramiento.

7°) Las baterías de los HF mochila son insuficientes.

8°) Los equipos VHF BECKER portátiles no cubren todo el campo de frecuencia necesarios para las operaciones aéreas (solo las civiles).

9°) No se poseían armas largas para el personal.

10°) Los equipos visuales para señalización de blancos y líneas de propia tropa no son aptos y más cuando no se tiene superioridad aérea.

ASPECTOS RELATIVOS A LA LOGISTICA

55. En matería de abastecimientos se observó que el personal que desplegó antes de iniciarse las operaciones, no pudo equiparse con ropas adecuadas al medio ambiente en el cual se iba a operar. Esto fue particularmente crítico para el personal que provenía del Norte y Centro Argentino (RTA EAM), el cual desplegó con equipo para zonas cálidas, ocasionando serios trastornos en el servicio.

56. La provisión de viveres estuvó dentro de los niveles normales, permitiendo mantener una adecuada alimentación del personal.

57. En cuanto a la carga transportada por modo aéreo es necesario destacar que la misma debe ser preparada teniendo en cuenta la disponibilidad de medios de descarga del AD de destino. Inicialmente se observó que gran cantidad de material y munición no estaban paletizados, lo que dificultó la descarga por el tiempo que insumía, la cantidad de aviones a descarga y el tiempo disponible para ello. Posteriormente, cuando ya no se disponía de medios para descarga pallets a raíz de los bombardeos aéreos y navales, las cargas venían adecuadamente paletizadas, ocasionando nuevos trastornos. Ademas se notó que inicialmente no se aclaraba el destinatario de la carga, y no era acompañada por su correspondiente guía de carga. Posteriormente, este aspecto fue solucionado pero en ciertas oportunidades no correspondía el material ubicado en los pallets con el destinatario declarado, o se ignoraba el tipo de carga que transportaba el avión.

58. Cabe señalar que en la destrucción de algunos elementos con posterioridad a la rendición, se observó que existen serias dificultades para su anulación en forma rápida. Tal el caso de los equipos de comunicaciones HF GRINEL, que sorprendieron por su extremada dureza y por el tiempo que insumió la puesta fuera de servicio de cada uno de ellos. Teniendo en cuenta que no siempre se dispondrá del tiempo necesario, se aprecia conveniente señalizar en los diferentes elementos posibles de ser destruídos, el lugar donde con un simple disparo de arma de fuego, se logre el efecto deseado.

ASPECTOS VINCULADOS A LAS OTRAS FFAA

59. Quedó de manifiesto un desconocimiento generalizado de la doctrina conjunta, existiendo de parte de EA una marcada tendencia a considerar la situación solo desde el punto de vista terrestre y de ARA en tratar de intervenir, aunque sin medios, tanto en las cuestiones aéreas como terrestres.

60. El Componente Terrestre demostró tener un concepto equivocado de las posibilidades del Apoyo Aéreo Directo, sobreestimando sus efectos y subestimando los problemas que implica su ejecución.

61. Los primeros requerimientos recibidos parecían más bien estar destinados a reemplazar la infantería y la artillería antes que a apoyarla, ya que solicitaban el aniquilamiento de la tropa enemiga desplegada en extensas zonas. Resultaba evidente qud se esperaba que todos los problemas del campo de batalla fueran resueltos por FA evitando empeñar sus propios medios.

62. El mismos desconcepto existió respecto al grado de detalle obtenible por medio de la observación aérea, con la cual se pretendió suplir el envio de patrullas terrestres. En este sentido las patrullas fueron tambien integradas por personal del GOE que llegó a cumplir varias misiones de ese tipo.

63. Fue notoriamente desacertada la conducción y táctica de operación de los helicópteros de Ejército lo que provocó importantes pérdidas innecesarias. Por ejemplo, en una penetración sobre campo en poder del enemigo, a una escuadrilla (4 helicópteros) se le ordenó volar en columna con separación de 100 mts; re-

sultando 3 derribados por acción de los Sea Harrier. El cuarto escapó milagrosamente al efecto del fuego enemigo.

64. Con respecto a la artillería antiaérea resultó notoria la falta de disciplina de fuego y el desconocimiento de los aviones propios que como es sabido fue la causa de los derribos propios que se produjeron.

65. La amenaza aérea constante provocó al cabo de un mes un altísimo desgaste en el personal de AAa perdiendo éste casi por completo la eficiencia demostrada al comienzo de las operaciones. Advertidos por el Componente Aéreo sobre la necesidad de proceder a la rotación de los servicios de pieza no atendieron las recomendaciones por considerarlo innecesario pese a que la ineficacia de los últimos días fue notable.

66. Como se ha señalado, el Componente Naval aunque carente de medios significativos, procuró ser participe de la realización de todas las operaciones, sean terrestres o aéreas.

67. Tanto por política de ARA, como por la personalidad del Comandante Naval en MALVINAS, procuraron crear una imagen de presencia naval relevante. Esta situación fue más evidente en:

1°) Base Aérea MALVINAS, donde antes de la iniciación de las operaciones se empeñaron en tener aviones estacionados en plataforma con el evidente propósito ulterior de discutir a FA la titularidad del aeródromo. La evacuación de los aviones TRACKER antes de la iniciación de las operaciones y el práctico abandono del material MACCHI en la pista, hacen pensar que finalmente abandonaron ese objetivo político.

2°) En el CIC la ARA intentó tomar ingerencia en su operación mediante la presencia, durante el día, de varios aviadores navales con el objeto de extraer información de las operaciones en desarrollo para transmitirlas al continente y dar la impresión de que ARA efectuaba tareas de información y control en la isla. En realidad, la única tarea realizada por el Oficial de enlace naval fue llevar un ploteo paralelo en el que se graficaba el desplazamiento de los aviones enemigos y facilitaba el análisis para la estimación de la posición de los portaaviones. Esta colaboración resultó un alivio para el personal de FA recargado de horas de servicio.

68. La operación de los aviones de ARA destinados en la isla, ha sido analizada en otra parte del informe, pero resulta conveniente señalar que también tuvieron asignados DOS (2) SKYVAN y un helicóptero SUPER PUMA de la Prefectura Naval Argentina. Uno de los SKYVAN fue destruído por el ataque comando en Bahía Elefante, el otro rompió la rueda de naríz en un aterrizaje, dejando serias dudas respecto a la intencionalidad de la maniobra. El SUPER PUMA recibió algunas esquirlas en el cono de cola durante un bombardeo naval y aunque aparentemente los daños carecían de toda significación fue declarado F/S y nunca más se intentó repararlo.

69. No se tuvo ningún tipo de Comando o de Control sobre los aviones navales asignados al apoyo de fuego. En las Islas hubo CUATRO (4) MACCHI y SEIS (6) T-34C los cuales estaban directamente a órdenes del Comandante del Componente Naval, observándose con frecuencia que, pese a los muy pocos vuelos realizados por éstos medios, demoraban hasta 03:00 horas desde que se hacia el requerimiento hasta que realizaban el vuelo, fuera de exploración y reconocimiento, reconocimiento ofensivo ó apoyo de fuego cercano.

70. Relacionado con las demoras señaladas debe hacerse presente que el personal de pilotos de ARA se mantuvo permanentemente en la ciudad, siendo citados al PC en oportunidades de ordenárseles un vuelo, lo que alargaba considerablemente los tiempos de despegue.

71. No se tuvo ningún control sobre el movimiento aéreo de exploración y reconocimiento naval efectuado desde el aeródromo Malvinas con aviones TRACKER y MACCHI. Dichos vuelos eran ordenados y controlados directamente desde Puerto Argentino o Río Grande sin que permitiera al Componente Aéreo en Malvinas tener ninguna ingerencia sobre los mismos. Esta situación se mantuvo posteriormente de iniciadas las operaciones de combate.